3 1761 07008849 1

Riembau, Frederic
De Dakar au Niger

HE
3425
R5

Frédéric RIEMBAU
ADMINISTRATEUR ADJOINT DES COLONIES
CHEF DU CABINET DU Lt GOUVERNEUR DU SÉNÉGAL

de Dakar au Niger

La question du Chemin de fer et la mise en valeur des Territoires de la Sénégambie et du Niger

PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, EDITEUR
RUE JACOB, 17

1908

Ouvrage honoré de souscriptions du Ministère des Colonies et du Gouvernement Général de l'Afrique occidentale française.

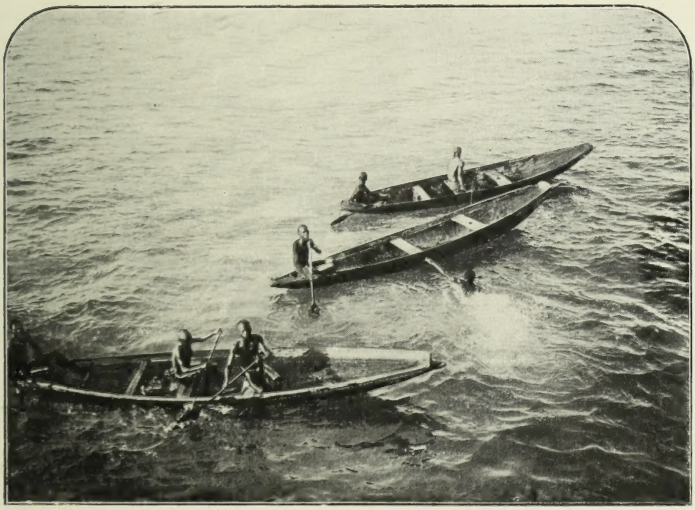
De DAKAR au NIGER

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS.

Frédéric RIEMBAU
ADMINISTRATEUR ADJOINT DES COLONIES
CHEF DU CABINET DU Lt GOUVERNEUR DU SÉNÉGAL

de Dakar au Niger

La question du Chemin de fer et la mise en valeur des Territoires de la Sénégambie et du Niger



PARIS
AUGUSTIN CHALLAMEL, EDITEUR
RUE JACOB, 17

1908

Ouvrage honoré de souscriptions du Ministère des Colonies et du Gouvernement Général de l'Afrique occidentale française.

HE
3425
R5

Digitized by the Internet Archive
in 2013

LIBRARY
OCT 4 1973
UNIVERSITY OF TORONTO

http://archive.org/details/dedakaraunigerla00riem

PRÉFACE

Cher Monsieur,

C'est avec un vif intérêt et un réel plaisir que j'ai lu votre étude si précise, si documentée, si substantielle.

« De Dakar au Niger » ce titre n'est-il pas le programme même de notre action méthodique en Afrique Occidentale ?

Nous avons fait Dakar capitale, centre de vie, en même temps que trait d'union entre la Métropole et sa colonie, entre le monde où passent les courants de l'énergie moderne et le pays nouveau que nous voulons créer.

Il nous faut maintenant largement ouvrir à ces effluves de force sûre et féconde, la vallée lointaine du grand fleuve africain où nous avons dès l'abord entrevu, par une sorte de prescience prophétique, le corps principal, le tronc massif et solide du futur état.

C'est une idée sur laquelle je ne puis me lasser de revenir : ce qui distingue en Afrique Occidentale l'œuvre de la France de celle des autres nations, ce qui a, dès le début, assuré sa prééminence et son succès, c'est que, suivant une méthode contraire à celle de nos rivaux, nous avons porté notre effort non sur les faciles régions de la côte, mais vers le mystérieux Soudan, point de convergence de toutes nos explorations, de toutes nos expéditions, de toutes nos négociations. Là seulement nous pouvions faire l'unité de ces vastes territoires un peu épars où notre esprit d'initiative nous avait fait prendre pied. C'est là qu'il fallait aller, s'établir, se consolider pour

créer non des établissements secondaires et disséminés, mais l'empire africain dont notre génie national devait concevoir le plan grandiose.

Aujourd'hui que les positions sont prises, c'est la même route que doit suivre la pénétration économique succédant à la pénétration politique. Et le mérite immense du Gouverneur général Roume demeurera d'avoir formulé avec une impérieuse simplicité ce programme, qui conduit vers le Niger, des voies ferrées convergentes, routes artificielles vers l'immense région que la Nature semblait avoir oubliée. Les chemins de fer de l'Afrique Occidentale française ne se bornent point, comme ceux des colonies voisines, à desservir telle ou telle région productive ; ils valent, et par les pays qu'ils traversent, et par le vaste domaines où leurs futures têtes de ligne iront susciter un jaillissement nouveau d'activité.

« De Dakar au Niger », n'était-ce pas déjà le programme des précurseurs qui, plus ou moins clairement entrevirent les linéaments partiels de l'œuvre future ? Faidherbe voyait dans le fleuve du Sénégal la voie d'accès naturelle vers la région centrale où son génie pressentait l'avenir de notre colonisation. Plus tard, le premier programme des grands travaux qui faisait tracer la ligne Dakar-Saint-Louis et ébaucher la ligne Kayes-Bammakou, est inspiré de la même conception. Mais par cette espèce de timidité, qui conduit la pensée française, si nette et si sûre, à ne se réaliser qu'en des actes hésitants et inquiets, on n'osa pas aborder d'emblée la solution rationnelle, qui consiste à relier la vallée du Niger à Dakar par une voie ferrée continue : on imagina un système bâtard, où deux tronçons de voie ferrée devaient être réunis par une voie fluviale insuffisante et intermittente.

Je me suis élevé à plusieurs reprises contre ces errements fâcheux, contre cette méthode étroite et avare, dont l'Afrique Occidentale ne nous a pas donné, hélas, le seul exemple. Les cours d'eau et les chemins de fer sont assurément des moyens

de communications d'une égale utilité, et il y aurait une grave erreur à sacrifier l'aménagement des uns, à la mise en état des autres ; mais ils répondent à des besoins différents, ils s'accordent à des rythmes différents de la vie économique, et le système mixte qui tend à les utiliser, non pas concurremment, mais en les subordonnant les uns aux autres, est une évidente faute de méthode.

Le transport, interrompu par des transbordements soumis à des aléas sans nombre, limité par des considérations secondaires d'opportunité des dates, de coïncidences approximatives, devient lent, incertain, onéreux.

La construction du Thiès-Soudan corrigera enfin une situation que nous n'avons laissé durer déjà que trop longtemps. Cette ligne qui mettra directement et sûrement le bief principal du Niger en communication avec le Grand Port africain de l'Atlantique, sera le véritable et définitif instrument de l'œuvre qui s'annonce déjà si grandiose.

Vous avez étudié la question en technicien, en administrateur, en économiste ; il faut qu'un colonial sache réunir en lui les aptitudes les plus diverses, et qu'il les mette au service d'une foi agissante et communicative. Je trouve toutes ces qualités dans l'excellente étude que vous publiez aujourd'hui.

Elle a déjà reçu les suffrages des hommes les plus qualifiés pour l'apprécier, et si une confirmation de ces éloges peut être nécessaire, vous la trouverez, j'en suis certain, dans la faveur avec laquelle le grand public ne peut manquer de l'accueillir.

Croyez, Cher Monsieur, à mes sentiments les plus sympathiques.

LUCIEN HUBERT,

Député, Vice-président

de la Commission des affaires extérieures et des colonies.

DE DAKAR AU NIGER

La question du chemin de fer et la mise en valeur des territoires de la Sénégambie et du Niger,

EXPOSÉ DU SUJET

La question ne se pose plus aujourd'hui d'examiner s'il y a lieu ou non de relier par une voie ferrée le chemin de fer de *Dakar-Saint-Louis* au chemin de fer du *Soudan*; elle a été résolue par l'affirmative et dans le récent emprunt de cent millions contracté par le Gouvernement général de l'Afrique occidentale française figure une somme de dix millions affectée à la construction des 140 premiers kilomètres de cette ligne dont les travaux entrepris à Thiès dès 1907, ont déjà atteint le kilomètre 30. Cette section a d'ailleurs été inaugurée en avril 1908 par le Ministre des Colonies. Une somme de trois millions cinq cent mille francs est, en outre, affectée au prolongement du chemin de fer du Soudan, de Kayes à Ambidédi, c'est-à-dire dans la partie où l'amélioration du fleuve Sénégal ne pourrait être obtenue qu'au prix de travaux vraiment trop considérables.

Ce n'est pas que le Sénégal soit insuffisant à assurer le trafic des régions supérieures : ce fleuve, pendant les trois mois que dure sa période de navigabilité aux bateaux de haute mer, peut permettre le transport à Kayes d'un tonnage bien supérieur à celui que nécessite encore actuellement le trafic des territoires du Niger [1]; mais son régime est à ce point irrégulier et sa navigabilité intermittente qu'en supposant même réalisées les améliorations envisagées à son entrée et dans son cours, la navigabilité dût-elle devenir de ce fait tout à fait sûre et la période d'étiage dût-elle être prolongée d'une

1. C. F. *Rapports de la mission hydrographique du Sénégal.*

durée appréciable, le Sénégal n'en demeurerait pas moins une voie de communication trop imparfaite pour assurer le complet développement de nos possessions du Niger. Ce fleuve, qui a suffi à permettre la pénétration française au Soudan, pourrait suffire encore pendant de longues années à assurer les transports que nécessiterait un lent accroissement du commerce; mais il est incapable de donner à ces pays l'essor rapide, la vie économique intense que comportent leurs richesses. Si l'on songe, en effet, qu'actuellement encore les

Vapeur de la Cie de Navigation fluviale Devès et Chaumet à l'entrée du Sénégal.

capitaux engagés dans les affaires au Soudan sont immobilisés d'un hivernage à l'autre et que pendant neuf mois de l'année les commerçants ne peuvent recevoir d'approvisionnements d'Europe ni expédier les produits achetés dans le pays autrement que par bateaux fluviaux ou par chalands, on reconnaîtra que le développement du trafic n'est guère possible dans de telles conditions. Il est même surprenant qu'entouré de tant de difficultés, le commerce ait pu

progresser au Soudan comme il l'a fait durant ces dernières années.

Pour remédier à cette situation, l'amélioration du fleuve Sénégal et la construction d'une voie ferrée reliant le Soudan à la Côte ont dû être envisagées. Ce sont là deux questions connexes, puisque le but poursuivi est le même; néanmoins, elles ont chacune leur intérêt propre, et, bien que la construction du chemin de fer doive être reconnue d'une utilité plus immédiate, la nécessité n'en subsiste pas moins d'améliorer le fleuve. La condition essentielle à réaliser est que ces deux voies ne puissent ni se nuire, ni même se concurrencer, mais qu'elles soient au contraire et comme naturellement appelées à se suppléer pour concourir, en dehors de leurs intérêts locaux et distincts, à un but commun, la mise en valeur des riches territoires du Niger.

En ce qui concerne le chemin de fer, le problème qui reste à résoudre est la détermination définitive de son tracé et du point où il rejoindra la ligne de Kayes au Niger. Ce choix doit avoir une influence considérable non seulement sur le développement à venir du Soudan, mais aussi et plus immédiatement même sur celui de la colonie du Sénégal. Deux tracés ont été étudiés : l'un, le *Thiès-Kayes* (682 kilomètres) présente l'avantage de permettre l'établissement de la voie ferrée sur toute sa longueur en rampe maxima de 10 millimètres; l'autre le *Thiès-Talary* (714 kilomètres) comporte une section de 63 kilomètres en rampe plus forte; mais, du fait qu'il rejoindrait le chemin de fer du Soudan au kilomètre 102 de cette ligne, évitant ainsi le parcours Kayes-Talary en rampe de 25 millimètres, la distance totale de Dakar au Niger se trouverait réduite d'environ 70 kilomètres, et la longueur de la section en rampe supérieure à 10 millimètres, sur l'ensemble de la ligne jusqu'au Niger, serait diminuée d'environ 40 kilomètres.

Nous nous efforcerons simplement au cours de cette étude de fournir les éléments susceptibles de permettre l'appréciation des avantages que présentent respectivement les tracés *Thiès-Kayes* et *Thiès-Talary* au seul point de vue de l'intérêt local des régions traversées par la voie ferrée.

Il y aurait lieu, il est vrai, de déterminer aussi quelle pourra être l'importance de la part contributive apportée par la voie ferrée,

concurremment au fleuve Sénégal, dans la mise en valeur des territoires du Niger, cette part devant être plus ou moins grande selon que sera adopté l'un ou l'autre tracé ; mais les renseignements qu'il nous a été donné de recueillir au cours d'un rapide voyage à Bamako et à Koulikoro ne sont peut-être pas suffisants pour nous permettre de traiter la question à ce point de vue avec tous les détails qu'elle comporterait.

Il semble bien cependant, que le *Thiès-Talary* contribuerait plus efficacement que le *Thiès-Kayes* au développement de nos possessions du Soudan : l'économie d'environ 70 kilomètres dont bénéficierait par le Thiès-Talary le trafic du Niger est indiscutable et les avantages qui en résulteraient sont apparents par eux-mêmes : réduction des frais de transport proportionnelle à la réduction de la distance ; réduction par conséquent des prix de vente des marchandises aux indigènes et possibilité pour le commerce de payer plus cher à l'indigène les produits du pays ; possibilité par suite pour les voies de communication, existantes ou à construire au delà du point de jonction avec la ligne de Kayes au Niger, d'exercer leur influence plus loin dans l'intérieur ; possibilité en un mot d'amener à la côte à un prix moindre que par le Thiès-Kayes les produits provenant de 70 kilomètres au delà sur la ligne du Niger ; réduction aussi du prix et de la durée du voyage ; toutes raisons qui revêtent un caractère d'importance plus grande du fait qu'il s'agit de desservir un territoire aussi éloigné. En ce cas, en effet, il faut bien admettre, toutes questions de construction mises à part, que la ligne la plus courte sera aussi la meilleure, ce chemin de fer paraissant surtout appelé à transporter des produits qui ne peuvent supporter un frêt élevé, tels que les grains, le coton, les laines, les cuirs, le karité.

On ne voit pas d'ailleurs l'obligation qu'il pourrait y avoir pour la voie ferrée de s'approcher du Sénégal : la seule importance de Kayes, d'ailleurs très relative, ne saurait suffire à justifier la nécessité de faire de cette ville le point de soudure obligatoire de la nouvelle ligne avec celle du Soudan. Au contraire, l'avantage qu'il y aurait à laisser au fleuve une zone d'influence plus étendue frappe plus vivement encore si l'on considère que le commerce, au Soudan

comme au Sénégal, est en grande partie entre les mains des maisons d'armement qui ne sauraient renoncer à effectuer les transports par la voie fluviale, le développement de la navigation étant d'ailleurs tout à fait désirable et poursuivi au même titre que celui du réseau de voie ferrée.

Si le chemin de fer aboutissait à Kayes, il semble bien qu'il aurait à soutenir, au moins pendant trois mois de l'année, une concurrence directe et d'autant plus active avec le Sénégal que les

Convoi de chalands remorqués à la cordelle sur le Sénégal.

tarifs des transports fluviaux ne manqueraient pas d'être abaissés. Même avec le Thiès-Talary cette concurrence, au moins dans le début, risquerait de se produire; mais par la suite, elle deviendrait presque insensible et telle qu'elle doit être pour rester profitable aux intérêts généraux du commerce sans nuire au développement des deux voies en présence.

Ainsi, il paraît hors de doute que les maisons d'armement continueront longtemps encore à utiliser le fleuve de préférence au

chemin de fer; il est même essentiellement désirable que les services de la navigation sur le Sénégal augmentent l'importance de leurs transports; mais alors il est nécessaire que les zones d'influence du fleuve et de la voie ferrée soient nettement séparées. Si le chemin de fer se relie à Kayes à la voie existante, certains produits pourront au besoin attendre l'arrivée des grands bateaux. Dans le cas contraire, le commerce d'une façon générale hésitera à faire courir à ses produits venant du Niger le risque de l'attente à Kayes, la voie Talary-Thiès lui offrant d'ailleurs une réduction de prix correspondante à la diminution de 102 kilomètres de parcours entre Talary et Kayes et qui atténuera sensiblement l'avantage qu'il pourrait avoir à emprunter la voie fluviale.

Ainsi, sous réserve du but essentiel à atteindre qui est la liaison du Niger avec le port de Dakar par la voie la plus courte, on peut admettre que le tracé du chemin de fer sera d'autant meilleur qu'il s'éloignera davantage des régions déjà soumises à l'influence du fleuve, dont le voisinage serait susceptible, sinon de rendre possible une concurrence préjudiciable aux intérêts engagés de part et d'autre, tout au moins de gêner l'exploitation de la ligne en nécessitant par exemple l'application de tarifs spéciaux.

Étude comparative des tracés Thiès-Kayes et Thiès-Talary au point de vue de l'intérêt local des régions traversées.

I

APERÇU GÉNÉRAL SUR LE PAYS

Limites des régions auxquelles pourra s'étendre l'influence de la voie ferrée.

Dans ce pays plus peut-être que partout ailleurs, étant donnée l'immense superficie du territoire compris entre le Sénégal et la Gambie et privé cependant de toute voie de communication naturelle avec le cours navigable de ces deux fleuves, la zone d'influence d'un chemin de fer allant à la côte pourra être étendue. En effet, si l'on doit admettre que d'une façon habituelle l'action directe d'un chemin de fer ne s'étend guère au delà d'une trentaine de kilomètres de chaque côté de la voie, il faut cependant reconnaître que des territoires beaucoup plus éloignés peuvent se trouver dans sa zone d'influence. En fait, la puissance d'attraction d'un chemin de fer allant du Niger à la mer se fera sentir d'autant plus loin dans l'intérieur du pays que les autres voies de communication vers la côte seront elles-mêmes plus éloignées; et le champ d'action de chacune des stations commerciales qui viendront à se former sur la ligne sera d'autant plus étendu que la station envisagée sera elle-même plus distante des autres centres de commerce de la côte ou en relations avec la côte.

C'est ainsi, par exemple, qu'il est facile actuellement de déterminer à l'intérieur du pays la limites extrême des zones d'influence

respectives de Kayes et de Conakry, deux points cependant distants de plus de 700 kilomètres; cette limite est approximativement celle des cercles de *Satadougou* et de *Dinguiray*, tandis que dans la même région l'influence de Kita vers l'ouest ne dépasse pas le Bafing, et celle de Bafoulabé, localité en voie d'être supplantée par Mahina au point de vue commercial, s'arrête à l'ouest à la chaîne du Tamba-Oura. C'est seulement à la longue et en quelque sorte par la pratique que s'établissent ces limites, les indigènes tenant compte à la fois de la distance et des prix plus ou moins avantageux qui leurs sont faits dans chaque ville : ainsi, on ne manquera pas de remarquer que la limite que nous venons d'indiquer entre Kayes et Konakry est plus éloignée de cette dernière localité où les prix de vente et l'achat sont de beaucoup plus avantageux pour l'indigène.

La région dont nous nous proposons d'étudier les produits et les ressources, c'est-à-dire celle qui sera plus ou moins directement influencée dans sa situation économique par l'établissement du chemin de fer projeté, de Thiès à Kayes ou de Thiès à Talary, s'étend d'une façon générale, à toute la partie méridionale de la Sénégambie, en en distrayant toutefois la Casamance. Limitée à l'ouest par la zone maritime, entre Thiès et Koalack, cette région s'étend vers l'est jusqu'au chemin de fer du Soudan, couvrant ainsi, au sud d'une ligne allant de Thiès à Kayes par Bakel, une partie importante de la colonie du Sénégal que la voie ferrée traversera dans toute sa longueur, et la partie de la colonie du Haut-Sénégal et Niger comprise entre la Falémé et le Bafing. Au sud-est et au sud, sa limite peut être figurée par une ligne qui, partant de Thiès et passant à une distance moyenne de 15 kilomètres au nord-est de Fissel, de Fatick et de Koalack, rejoindrait la Gambie à une cinquantaine de kilomètres en amont du territoire anglais, suivrait ensuite ce fleuve jusqu'à Niscolo et contournerait à l'ouest cette province pour atteindre enfin la limite septentrionale de la Guinée. Cette ligne, se confondant alors avec la limite de la Guinée et du Sénégal, contournerait au sud la province de Dentilia, puis le cercle de Satadougou au sud et au sud-est jusqu'à Ilimalo sur le Bafing, et suivrait enfin le cours de cette rivière jusqu'à son confluent avec le Sénégal à Bafoulabé (station de Mahina).

Divisions administratives. Superficie. Population.

Cette région affecte une forme assez irrégulière pour qu'il nous ait paru utile de faire figurer le croquis ci-contre.

Ainsi délimitée elle comprend :

Dans la colonie du Sénégal : la presque totalité du cercle de Thiès, le nord et le nord-est de celui du Sine-Saloum, tout le nord de

Le chemin de fer de Kayes au Niger.
Vendeurs près du train à une halte.

celui du Niani-Ouli et la totalité des cercles de Bakel [1] et de la Haute-Gambie ;

Dans la colonie du Haut-Sénégal et Niger : toute la partie des cercles de Kayes et de Bafoulabé comprise sur la rive gauche du

1. A l'exception toutefois de la petite province du Goye inférieur.

Sénégal, en dehors de la zone plus directement desservie par le chemin de fer de Kayes au Niger, et la totalité du cercle de Satadougou.

La superficie totale de ce territoire est de près de 100.000 kilomètres carrés, soit la moitié environ de celle de la colonie du Sénégal. Sa population, d'après les recensements les plus récents, doit être évaluée à 400.000 habitants, soit donc à 4 habitants seulement par kilomètre carré. Ce chiffre, il est vrai, est un minimum ; néanmoins, la densité de la population est évidemment faible par rapport à celle de l'ensemble des territoires du Haut-Sénégal et Niger qui comptent environ six millions d'habitants, dont trois millions dans la seule vallée du Niger.

Configuration générale du pays.

La carte ci-jointe, au 1/2.000.000, dressée par les soins du service Géographique du Ministère des Colonies, nous dispensera d'un long exposé géographique. Quelques considérations relatives à la configuration générale du pays sont cependant nécessaires.

En ce qui concerne le Sénégal, il suffit de rappeler que ce fleuve ne reçoit d'autre affluent important sur sa rive gauche que la rivière Falémé. Celle-ci, comme la branche principale du Sénégal, le Bafing, comme aussi la Gambie, descend du massif du Fouta D'Jallon.

Ainsi la caractéristique de la région délimitée ci-dessus, dans toute sa partie nord-ouest et jusqu'à la ligne de partage des eaux, assez peu sensible même, entre la Falémé et la Gambie, est l'absence de tout cours d'eau affluant au Sénégal, comme de tout accident de terrain appréciable. D'une façon générale, le sol, argilo-sablonneux, pauvre durant la saison sèche, est au contraire d'une certaine fertilité de juin à novembre, sous l'action des pluies d'hivernage ; le pays, légèrement boisé, se couvre alors d'une végétation abondante. Toute la partie nord-ouest de ce territoire, en effet, appartient au *Ferlo*, région non pas précisément désertique, comme on l'a parfois représentée, puisqu'elle est occupée durant la saison d'hivernage par des peuples nomades et que ceux-ci y trouvent

Limites des colonies étrangères
Françaises
Tracé Thiès-Kayes (1er projet)
Tracé Thiès-Talary (2e projet)
Zone d'influence du tracé Thiès-Talary.
OCÉAN ATLANTIQUE
MAURITANIE
SÉNÉGAL
Pador
Dagana
St. Louis
Kaédi
Baumoun
Louga
Yang-Yang
Matam
CAYOR
DJOLOF
SÉRER
Thiès
Rufisque
C. Vert
DAKAR
Gorée
Fissel
SINE
Fatik
Kaolakh
SALOUM
RIP
Bathurst
GAMBIE
Gambie
Bakel
GOYE
Ambidédi
Kayes
Chutes du Félou
Médine
Sénégal
Karakoro
Nioro
SAHEL
Goumbou
Siné
N'Gayes
Trouybel
Saloum
Kaffrine
Coungheul
Malem
NIANI-OULI
KAONKADOUGOU
Sandougou
Sénégadébou
Niger
BOUNDOU
Falémé
TAMBAOURA
Talary
Bafoulabé
Badoumbé
Baoulé
Bounton
Matina
Nétéboulou
Tarbatenda
Damantan
DIAKA
Niocolo
Badon
SIRIMANA
DIÉBÉDOUGOU
Kita
Koulikoro
Kati
NIGER
HT SÉNÉGAL-ET-NIGER
Bamako
CASAMANCE
Sedhiou
Casamance
Carabane
Cachéo
Géba
Kouloundou
BASSARIS
CONIAGUIS
NIOCOLO
DENTILIA
Kédougou
Sataadougou
SABÉ
SANGALA
FONTOFA
Firgoia
Niagassola
GUINÉE PORTUGSE
Bissau
Rio Grande
Kadé
Boussoura
Komba
Yambéring
Touba
Boulam
Kogon
Rio Nunez
Boké
Gambie
Labé
FOUTA
Bafing (Sénégal)
Dinguiray
Tinkisso
Bakoy
BOURÉ
Siguiri
Bougouni
Sankarani
GUINÉE FRANÇAISE
Timbo
DJALON
Banko
Kouroussa
Niger
Milo
Kankan
Konkouré
Boffa
Dubréka
Farana
Konakry
Ile de Los
SIERRA-LEONE (A.)
100 50 0 100 200 Kil.
20° 18° 16° 14° 12° 10°

d'excellents pâturages pour leurs nombreux troupeaux, mais éminemment pauvre et inhabitable pendant la période de sécheresse [1].

A l'est du Ferlo et du Ferlo-Boundou, jusqu'à la Falémé, le pays est moins déshérité : au sud de l'étroite bande montagneuse qui limite le lit du Sénégal, s'étend, en effet, le Boundou, pays de plaine également, mais dont la végétation est plus dense, dont la monotonie est rompue de loin en loin par la présence de quelques beaux villages. L'uniformité de cette plaine enfin est coupée de temps à autre par de soudaines dépressions creusées par le lit de nombreux ravins, dont les rives parfois demeurent verdoyantes même en saison sèche. En hivernage ce sont autant de torrents qui débordent au loin, inondant et fertilisant le sol par un apport assez considérable d'humus ; puis, dès que les pluies ont cessé, tous ces cours d'eau sont à sec. Là du moins, les indigènes peuvent demeurer à habitat fixe mais ils en sont réduits le plus souvent à s'alimenter d'eau aux puits qu'ils doivent creuser parfois à plus de 40 mètres de profondeur (régions du Ferlo-Boundou et du Ferlo-Niéri).

La plupart des marigots qui sillonnent le Boundou portent leurs eaux à la Gambie ; dans la partie orientale de cette province, quelques-uns cependant affluent à la Falémé, mais seule cette rivière conserve de l'eau toute l'année.

D'une façon générale, le sol du Boundou est composé de sable et d'argile ferrugineuse.

Au sud, au contraire, et plus encore au sud-est, le pays est bien arrosé par les affluents de la Gambie : le *Nianimarou*, le *Sondougou* ou *Badiara*, le *Niaoulé* qui baignent les provinces du Niani, du Sandougou, du Ouli, du Nettéboulou et qui, dans leur cours inférieur tout au moins, conservent de l'eau pendant la majeure partie de la saison sèche ; le *Niéri-Kô*, la plus importante de ces rivières, qui traverse le Boundou du nord-est au sud-ouest dans toute son étendue et dont la vallée est particulièrement fertile et bien peuplée ; le *Niocolo-Kô-Bâ*, dont sont tributaires la plupart des cours d'eau des provinces septentrionales de la Haute-Gambie. Enfin le *Diali*,

1. Cf. Étude sur le Ferlo par M. le capitaine Vallier *Bulletin du Comité de l'Afrique française*.

affluent de la Falémé, baigne les provinces du Dentilia et du Sirimana. Mais à part le *Nicolo-Kô-Bâ* et le *Diali*, aucune de ces rivières n'a, à vrai dire, de source bien définie ; ce sont plutôt des marigots où s'écoulent les eaux de l'hivernage ; leur cours supérieur est presque toujours à sec du commencement de mars à la fin d'octobre.

Au contraire du Ferlo et même du Boundou et du Niani-Ouli, la région sud-est, jusqu'à Falémé, c'est-à-dire la Haute Gambie, possède en toute saison une végétation relativement dense et qui le devient davantage à mesure que l'on avance dans le sud. Elle est très légèrement accidentée, entrecoupée de vallées fertiles et bien peuplées ; les puits y sont à peu près inconnus. La plupart des rivières qui affluent soit à la Haute Gambie, soit à la Haute Falémé, conservent de l'eau même au plus fort de la saison sèche.

Au point de vue orographique, toute l'étendue de territoire dont nous venons de donner un aperçu général présente l'aspect uniforme d'un immense plateau que limite seulement au nord et à l'est une légère ligne montagneuse avoisinant le lit du Sénégal ; puis celui de la Falémé ; au sud, ce n'est que dans la partie qui confine au Fouta D'jallon que l'on rencontre les premiers accidents de terrains appréciables, et c'est à peine si la rive droite de la Gambie dans son cours supérieur seulement, de Damantan à Kédougou, est marquée d'une ligne de collines peu élevées, très généralement orientées de l'E.-S.-E. à l'O.-N.-O. La rive gauche de ce fleuve, au contraire, à partir de son confluent avec le Koulountou, est de plus en plus accidentée à mesure que l'on approche du Fouta D'jallon.

La région comprise entre la Falémé et le Haut Sénégal, que la voie ferrée venant de Thiès aura à traverser en dernier lieu avant de se souder à la ligne de Kayes au Niger, présente un aspect essentiellement différent de celles dont nous venons de donner une rapide description. Coupée dans toute sa longueur par la chaîne de Tamba-Oura qui commence au sud à hauteur de Satadougou et se prolonge au Nord jusque dans le voisinage même de Kayes où elle

détermine sur le Sénégal les chutes du Félou, obstacle décisif à la navigabilité du fleuve en amont de Kayes, elle présente, au contraire de tout le pays compris de Thiès à la Falémé, un caractère assez montagneux.

Cette chaîne du Tamba-Oura, qui traverse tout le Bambouck du S.-E. au N.-O., ne nous a paru offrir dans toute son étendue aucune solution de continuité, aucun passage vraiment accessible : ses sommets les plus élevés ne dépassent guère 300 mètres, mais partout elle présente l'aspect d'une immense falaise à pic, stérile, inhabitable. Elle est principalement formée de grès, de schistes et de quartz. Les roches ferrugineuses sont également très nombreuses. C'est principalement au pied de la montagne que l'on trouve les quartz aurifères.

Le reste du pays est très légèrement accidenté. Dans les vallées, la latérite et les terrains ferrugineux dominent.

Le Bambouck est arrosé par de nombreux cours d'eau qui prennent naissance dans les monts du Tamba-Oura et affluent à la Falémé. La vallée de cette rivière est d'une grande fertilité ; sa population est relativement dense. Le pays est particulièrement riche au point de vue minier.

RÉGIONS DESSERVIES
PAR LE
CHEMIN DE FER
DE THIÈS AU SOUDAN
Chemins de fer du Cayor et du Soudan
Projet de Thiès à Kayes
Projet de Thiès à Talary
Premier tronçon (30 Kil.) livré à l'exploitation
Limite des colonies anglaise et portugaise
Limite des colonies franç.
BAOL Nom de région
OUOLOF Nom de race
10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 KIL
5
MAURITANIE
SÉNÉGAMBIE
GUINÉE PORTUGAISE
GUINÉE FR.
FOUTA DJALON
HT. SÉNÉGAL
NIGER
DAKAR
Cap Vert
Tivaouane
Thiès
St LOUIS
DIAMBOUR
Louga
Podor
Dagana
Saldé
Kaédi
M'Bout
Matam
Bakel
Sélibaby
Kayes
Médine
Bafoulabé
Makna
Talary
Kaolakh
Malem
KONKADOUGOU
Maka-Kolibentan
Tamba-Counda
Mac-Carthy
Sarboutenda
Hamdallahi
Sedhiou
Carabane
Cachéo
Bissao
Kadé
BATHURST
Kéniéba
Satadougou
KONKADOUGOU
DIÉBÉDOUGOU
BÉLÉDOUGOU
Mamakona
Kédougou
NIOCOLO
DENTILIA
SANGALA
FONTOFA
SIRIMANA
KAMANA
NIAGALA
DIAKA
KANTORA
Gamon
Damentan
Boussoura
Kountan
Kankelefa
Farim
Lighinchor
Casamance
Rio Cachéo
Rio Géba
Rio Grande
Gambie
Sénégal
Saloum
Falémé
Bakoy
Tamba Oura
Balin
Balingi (Sénégal)
Mt de Khoulou
Mt de Tabo
Mt de Mérétégal
Vallée du Ferlo
Vallée de M'Bounou
Chaîne du Tamba Oura
Désert de Tantaba
Désert de Coulikouna
vers le Niger
vers Kita
vers Touba
vers le Koin
vers le Dimsinay
vers Bolama

II

ZONE D'INFLUENCE RESPECTIVE DES TRACÉS THIÈS-KAYES ET THIÈS-TALARY

1° *De Thiès à Tamba-Counda.* — Les deux tracés, bien que différant peu, ne sont pas également avantageux ; ils ont une première section commune, de Thiès à Diourbel, sur 70 kilomètres. Après Diourbel le tracé du nord (le Thiès-Kayes) se prolonge vers l'est jusqu'à N'Gahaye ; puis il confine d'aussi près que possible le Ferlo jusqu'à Tamba-Counda.

Le tracé du sud (Thiès-Talary), plus tendu de 14 kilomètres entre Diourbel et Tamba-Counda, évite N'Gahaye et se tient constamment plus près de la Gambie. Il laisse d'autre part, au nord, en bordure du Ferlo, une bande d'une largeur moyenne de 20 kilomètres, comprenant un assez grand nombre de villages et susceptible d'être mise en culture partout où elle ne l'est déjà. La voie ferrée aurait ainsi quelques groupements de population à desservir et une action réelle à exercer au nord de son parcours, en même temps que serait reportée, d'environ 20 kilomètres également, sa zone d'influence vers la Gambie.

Dans un cas comme dans l'autre, la voie ferrée traversera d'abord tout le Baol, laissant au nord le Djoloff dont elle contribuera concurremment au chemin de fer de Dakar-Saint-Louis, à desservir les villages les plus méridionaux ; puis elle contournera le Ferlo au sud-ouest et au sud, de plus ou moins près selon le tracé adopté, et desservira dans un cas comme dans l'autre N'Gahaye, le Paffa et la banlieue de Malem (Saloum occidental). Au sud, la province du Sine sera en majeure partie desservie par le chemin de fer.

Le tracé du nord ne traverse ensuite, jusqu'à Tamba-Counda, que le Kalonkadougou et le nord du Ouli. Les cantons du Rip, du Saback-Sandial, du Doukoumane, du Pakala, du Mandahr, du Coungheul continueraient à être desservis par la Gambie anglaise ; le Niani et le Ouli méridional seraient desservis par la voie ferrée concurremment aux escales de la Gambie anglaise ; le Sandougou et le Nettéboulou resteraient sous la dépendance exclusive de la voie fluviale.

Dans cette seconde partie de la section envisagée, le tracé du sud traverserait successivement les cantons de Doukamane, de Paffa, de Coungheul, puis le nord du Niani. Le Sandougou et le Ouli resteraient seuls sous la dépendance économique de la Gambie anglaise.

2° *De Tamba-Counda à la Falémé* que l'on atteint à Sénoudébou par le tracé du nord, à Bountou par le tracé du sud, la zone d'influence de la voie ferrée est très différente selon que l'on envisage l'un ou l'autre projet.

Dans cette section, la voie ferrée Thiès-Kayes traverserait le Ferlo-Niéri, puis, en se rapprochant sensiblement de Bakel, le Boundou septentrional dans toute son étendue, de l'O.-S.-O. à l'E.-N.-E. et en laissant au nord la petite province du Guoye supérieur qu'elle desservirait concurremment avec le Sénégal ; au sud, son action s'étendrait à tout le Boundou méridional sans cependant mettre un obstacle décisif aux « infiltrations » avec la Gambie anglaise. Du fait, en effet, que le tracé après Tamba-Counda remonte légèrement vers le nord, la petite province dite du Diaka, dépendant du Boundou, se trouverait sensiblement à égale distance de la voie ferrée et de l'extrémité orientale de la colonie étrangère.

Dans cette même section, de Tamba-Counda à la Falémé, le tracé Thiès-Talary traverse également le Boundou dans toute son étendue, mais plus exactement de l'ouest à l'est et dans sa partie la plus méridionale. L'action de la voie ferrée s'étendrait au nord à toute la province de Boundou jusqu'à la zone plus directement desservie par le Sénégal. Au sud, son influence s'étendrait, sans concurrence possible par une autre voie, à l'ensemble des provinces de

la Haute-Gambie et de la Haute-Falémé dépendant de la colonie du Sénégal. Il n'est pas impossible aussi que les provinces du Sabé et du Sangala, rattachées à la Guinée, mais qui ne sont pas plus éloignées de Bountou, sur le tracé Thiès-Talary, qu'elles ne seront de la ligne Konakry-Kouroussa, soient dans une certaine mesure influencées par la voie ferrée. On ne peut manquer de remarquer également que les territoires occupés sur la rive gauche de la Gambie par les peuplades des Coniaguis et des Bassaris qui, aujourd'hui encore, font exclusivement leur trafic avec les comptoirs anglais et portugais (Bassé anglais, Bafata portugais) se trouveraient à égale distance de la voie ferrée et de Guénoto, la première escale française de Gambie, accessible en toute saison aux vapeurs de faible tonnage et exceptionnellement aux bateaux de mer à l'époque des plus hautes eaux.

3° *De la Falémé au point de jonction avec la ligne de Kayes au Niger.* — A partir de Sénoudébou sur la Falémé, le tracé Thiès-Kayes s'élève vers le nord-est jusqu'à Ambidédi, pour doubler ensuite le Sénégal jusqu'à Kayes, à travers la province de Kaméra, n'évitant ainsi la région montagneuse de la rive droite de la Falémé que par un allongement de parcours assez considérable. Il convient de remarquer ici que cette province du Kaméra, assez peuplée sur la rive même du Sénégal, devient presque désertique dès qu'on s'éloigne du fleuve.

Au contraire le tracé du sud, dans sa section comprise de Bountou à Talary, traverse une région neuve, montagneuse il est vrai, mais relativement peuplée et intéressante à divers titres, particulièrement au point de vue minier.

Les provinces que traverserait le chemin de fer entre Bountou et Talary sont : le Niagala, le sud du Kamana, le Tamba-Oura, le Niambia, le Guimbaya, toutes provinces que l'on est convenu de désigner d'une façon générale sous le nom de Bambouck. Au sud, l'action de la voie ferrée s'étendrait à toutes les provinces méridionales de cette même région du Bambouck (Diébédougou, Konkodougou, Ouorodougou, Fontofa, Mérétembaia). Enfin il y a lieu de

penser que la région nord du cercle de Dinguiray, qui constitue en quelque sorte la réserve de caoutchouc de la Guinée, serait elle-même influencée dans une certaine mesure dans sa situation économique : en effet, pour atteindre Banko, qui sera, pour les indigènes de cette région, le point le plus proche sur le chemin de fer de Conakry au Niger, ceux-ci auraient à effectuer, à travers les montagnes du Fouta D'jallon, un parcours d'environ 200 kilomètres, sensiblement égal à la distance qui les séparerait de la station de Bountou sur le Thiès-Talary ; mais on doit considérer qu'ils pourront accéder plus facilement à cette localité par la vallée de la Falémé.

*
* *

Nous allons maintenant examiner l'intérêt plus ou moins grand que présente, au point de vue agricole et commercial, chacune des grandes régions ci-dessus déterminées, en tenant compte de la densité et de la valeur respectives de leurs populations, des produits et des principales ressources qu'elles renferment, en un mot de l'aliment qu'elles peuvent apporter au trafic d'une voie ferrée.

III

SITUATION ÉCONOMIQUE

1° Baol, Sine, Haut-Saloum et Ferlo méridional.

Du jour où fut construit le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis les plaines du Baol, du Cayor, du N'Diambour, auparavant incultes et d'apparence stériles, ont pu être mises en rapport : l'arachide s'y est répandue et elles se sont enrichies progressivement depuis par cette seule culture dont l'extension est plus considérable chaque année. La population, jusque-là clairsemée, s'y est accrue dans des proportions appréciables.

Les régions que desservirait la nouvelle voie ferrée : le Baol oriental, le Sine, le Haut-Saloum, étaient autrefois des contrées similaires du Cayor et du N'Diambour, mais leur développement a été en quelque sorte parallèle, quoique moins sensible, et leur mise en valeur, au moins dans certaines parties, est aujourd'hui fort avancée. On sait dès à présent ce que pourront produire ces régions où la culture de l'arachide est également répandue, mais où les moyens actuels ne permettent que difficilement aux indigènes le transport de leurs récoltes. On est donc parfaitement fondé à attendre de l'établissement du nouveau chemin de fer des résultats analogues à ceux qui furent obtenus au Cayor et on peut même considérer que ces résultats seront en quelque sorte immédiats [1].

Par le tracé Thiès-Talary, le rendement de la ligne serait assuré par avance au moins jusqu'à Coungheul, c'est-à-dire sur plus de 240 kilomètres. Il ne saurait être question, en effet, de créer le trafic, mais seulement de l'augmenter.

1. Il est intéressant de rappeler ici que durant la dernière période de traite d'arachides, il a été exporté par Thiès plus de 16.000 tonnes de ce produit, par Fatick 26.000 tonnes, par Kaolack 8.000 tonnes.

Par le tracé Thiès-Kayes toutefois, le rendement ne serait véritablement assuré que jusqu'à N'Gahaye, à 140 kilomètres de Thiès. Au-delà de N'Gahaye, en effet, la voie ferrée aurait à traverser sur 60 kilomètres, jusqu'à N'Dioté, une région à peu près désertique et sans eau. On ne manquera pas de remarquer que N'Gahaye, localité jusqu'à ce jour dénuée d'importance [1], est de tout le tracé le point le plus avancé dans le Ferlo. En effet, la ligne au départ de Thiès, a été orientée directement vers l'est, jusqu'à Diourbel d'abord puis jusqu'à N'Gahaye, telle l'amorce d'une voie ferrée à travers le Ferlo. Il importait, il est vrai, de desservir Diourbel qui est un gros centre de production d'arachides ; il convenait aussi de ménager dans la mesure du possible la zone d'influence de Fatick, qui perdra néanmoins les deux tiers de son importance actuelle au point de vue de la traite des arachides.

Ainsi s'explique parfaitement, jusqu'à Diourbel, la direction initiale donnée au tracé Thiès-Kayes. Au delà de Diourbel, cette direction peut paraître moins justifiée : du fait qu'elle passerait à N'Gahaye, la voie ferrée contribuerait, il est vrai, dans une faible mesure, à desservir le Djoloff et il semble bien aussi que l'on ait voulu éviter un empiètement plus considérable sur la zone d'action de Kaolack ; mais, tandis que ce résultat, ne pouvant être complètement atteint ne présente somme toute qu'un intérêt secondaire, le passage en un point aussi peu important que N'Gahaye occasionnerait un allongement de parcours de 14 kilomètres : il a fallu, en effet, pour sortir du véritable cul-de-sac qu'est N'Gahaye et pour éviter la partie tout à fait pauvre et inhabitée du Ferlo, reporter ensuite à deux reprises le tracé plus franchement au sud-est. Cet allongement a pu être évité par le tracé Thiès-Talary, qui de Diourbel, a été dirigé directement sur Malem, puis sur Coungheul et Tamba-Counda.

Cette rectification au tracé de 1903 augmenterait très sensiblement au sud la zone d'influence de la voie ferrée. Elle présenterait aussi l'avantage de réduire de façon appréciable le développement

1. N'Gahaye et les villages avoisinants produisent annuellement 500 tonnes d'arachides.

de l'embranchement de voie ferrée que l'on sera très vraisemblablement amené à diriger plus tard d'un point de la nouvelle ligne sur Kaolack. C'est ainsi que la voie ferrée, loin de nuire à l'accroissement de cette escale déjà fort importante, pourra devenir le principal facteur de son essor économique[1].

Ci-contre, d'après les derniers recensements, les chiffres de la population que desservirait la voie ferrée de Thiès à son entrée au Niani-Ouli :

1. Au moment de faire paraître cette étude, nous apprenons que le tracé Thiès-Diourbel-Malem-Tambacounda, préconisé ici vient d'être adopté par décision du Ministre, sur avis du comité des Travaux Publics des Colonies.

Cercle de Thiès	Population totale	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Kayes	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Talary
Baol occidental (chef-lieu Diourbel Canton de :			
Fondène	10.359	10.359	10.359
Diack	16.596	16.596	16.596
N'Dondolle	8.690	8.690	8.690
N'Gâte	9.985	9.985	9.985
» Tieppe	7.999	7.999	7.999
» Pègue	19.193	19.193	19.193
» N'Guéoul	5.461	5.461	5.461
Baol oriental (chef-lieu Toul) Canton de :		78.283	78.283
M'Bayar	17.521	17.524	17.524
N'Goye	13.884	13.884	13.884
Salao-Wakan	9.345	9.345	9.345
Là	9.012	9.012	9.012
Tidiar	6.883	6.883	6.883
Gorété	865	865	865
Kontor	3.212	3.212	3.212
N'Dadéne	10.652	10.652	10.652
N'Diet et N'Dogol	7.219	7.219	7.219
Kaël	1.931	1.931	1.931
Provinces Serrères chef-lieu Soussoune) Canton de :		80.527	80.527
Diobas	12.031	4.010	4.010
Sandoch-Diaganiaw	7.431	3.716	3.716
M'Badane-Sassal	11.562	8.591	8.591
Cercle de Louga			
Province du D'Joloff	»	»	»
Cercle du Sine-Saloum			
Province du Sine	71.083	38.159	38.159
Saloum oriental	24.228	»	8.076
Saloum occidental	46.930	N'Gahayes 2.882 Doukouma 5.558 Malem et Paffa 3.015	26.000
		65.931	72.235
		224.741	247.362

Ces chiffres sont légèrement inférieurs à la réalité et doivent être majorés de 5 à 7 % selon les régions. En effet, les rôles d'impôt que nous avons pris pour base ne sauraient être considérés nulle

part comme rigoureusement exacts, un certain nombre d'indigènes échappant toujours au recensement, malgré tous les soins apportés dans chaque circonscription administrative à cette opération qui cependant ne saurait être renouvelée chaque année. Des rôles supplémentaires doivent souvent être établis à la suite d'excédents de recettes provenant soit de l'accroissement de la population, soit de son déplacement de l'intérieur vers les régions desservies par les voies de communication. Il arrive aussi que des villages venus par exemple du territoire anglais où les terres de culture commencent à faire défaut, sont régulièrement exemptés du paiement de l'impôt

Fillettes Peulhes à l'heure du bain.

l'année de leur établissement en territoire français. Pour ces raisons nous resterons certainement au-dessous de la vérité en évaluant à 260.000 habitants la population que desservirait la voie ferrée de Thiès à son entrée sur le territoire du Niani-Ouli, c'est-à-dire sur ses 290 premiers kilomètres.

Cette population est en majeure partie composée de Ouoloffs dans le Baol. Dans le Sine dominent les Serrères qui sont d'excellents cultivateurs. Enfin, les Peulhs pasteurs (n'dianghel), généralement

appelés « peulhs du Ferlo », sont en majorité dans le D'joloff et le Saloum oriental.

On a pu dire que les peulhs sont les colonisateurs du Ferlo ; nous pensons que cette expression s'appliquerait de préférence aux toucouleurs qui s'avancent davantage chaque année dans la partie est de cette région (Ferlo Boundou), où ils s'établissent à demeure ; mais, de fait, les villages des peulhs ou plutôt leurs campements de saison sèche sont répandus tout autour du Ferlo : on les trouve au Sine, au Baol oriental, au Saloum ; au Kalonkadougou, au Nord du Niani et du Ouli, au Ferlo-Niéri, au Ferlo-Boundou.

De caractère indépendant, mais résolument attaché à ses traditions, orgueilleux même au point de vue de sa race, le peulh est intelligent et travailleur ; mais il semble qu'il appréhende tout progrès, toute idée nouvelle et ce n'est que lentement qu'il se laisse gagner à l'influence européenne. Cet indigène finit cependant, à la longue, par adopter nos méthodes. Ainsi, on peut citer cet exemple qu'après avoir été le dernier à se livrer à la culture de l'arachide, il est maintenant l'un de ceux qui s'y adonnent avec le plus d'activité, et il arrive même que la femme peulhe, qui passait pour n'avoir jamais travaillé la terre, seconde l'homme au moment de la récolte.

Ainsi, en admettant, comme certains l'ont pensé, que les peulhs puissent éprouver dans le début quelques appréhensions contre la voie ferrée, les hésitations qu'ils pourraient avoir à se livrer au commerce ne sauraient être que tout à fait passagères. Ces nomades, il est vrai, aiment avant tout l'indépendance. Dès le début de l'hivernage, ils recherchent les vastes solitudes du Ferlo pour y faire paître librement leurs troupeaux qui constituent toutes leurs richesses, car ils s'intéressent tout particulièrement à l'élevage et sont d'incomparables bergers. De toute l'Afrique occidentale, ce sont eux, sans aucun doute, qui possèdent les plus beaux troupeaux et sont les plus entendus dans les soins à donner au bétail.

On sait que les ouoloffs sont à la fois de très habiles cultivateurs (les chiffres de production d'arachides en font foi) et d'excellents clients de notre commerce ; d'une façon générale toutes les marchandises d'importation européenne sont demandées dans les comptoirs de la

côte. Au contraire le peulh du Ferlo, en dehors de l'arachide, ne cultive guère que les quantités de mil nécessaires à ses besoins et à la préparation de la bière de mil, car jusqu'ici à l'encontre de ses congénères du Fouta D'jallon, il s'est montré rebelle à la pénétration islamique. Il entretient aussi quelques champs de coton, mais il est presque toujours vêtu d'étoffes malpropres et grossièrement tissées. Son commerce jusqu'à ce jour a été très peu développé, se limitant à la vente de quelques têtes de bétail et à l'achat de certains articles : le sel, l'alcool, le tabac en feuilles, les fusils à silex, la poudre.

L'arachide cependant n'est pas l'unique produit de ces régions : nous venons de voir quelle y est l'importance de l'élevage du bétail ; il deviendra une grande source de richesse du jour où les troupeaux pourront être exportés à peu de frais vers la côte, et en même temps se développera le commerce des cuirs. Mais le Ferlo même a ses ressources parmi lesquelles il faut citer en première ligne la cire et la gomme.

Cire. — Les abeilles sont en si grand nombre dans toute la zone avoisinant le Ferlo que dans bien des villages, durant la saison sèche, leur présence auprès des puits en rend l'accès impossible aux habitants pendant les heures chaudes du jour ; mais il semble que d'une façon générale, les indigènes de la Sénégambie, sauf toutefois les Malinkés, ne se sont adonnés jusqu'ici à l'apiculture qu'en vue de la récolte du miel. Les peulhs ne font pas exception à cette règle : ils ne manquent pas de récolter le miel dont ils sont très friands et qui remplace le plus souvent le sucre dans leur alimentation ; ils savent parfaitement préparer des ruches en paille qu'ils accrochent de préférence aux branches des néris [1]. Ces arbres, nombreux dans toute la région, mais surtout dans le Kalonkadougou et le Niani-Ouli, donnent un fruit sucré très apprécié des indigènes et dont les abeilles sont également friandes. Mais, tandis que dans les régions voisines, les Malinkés ne négligent en aucune façon le commerce de la cire, les Peulhs du Ferlo n'ont tiré jusqu'à ce jour aucun parti de ce pro-

1. Ce même arbre est appelé « Netté » par les Malinkés et les Bambaras.

duit dont ils paraissent encore ignorer la valeur; tout au plus l'échangent-ils parfois à des colporteurs de passage dans leurs campements. Il n'est pas douteux cependant que le commerce de la cire soit appelé à prendre une certaine importance dans une région où elle peut être récoltée en aussi grande quantité.

Gomme. — L'acacia véreck ou acacia arabica, qui fournit la gomme arabique et dont le Sahel est par excellence la région de production, existe aussi en abondance au D'joloff, au Ferlo et dans toute la partie occidentale du Boundou. On peut même assurer que cette essence est une des plus répandues au Ferlo, où cependant elle a été peu exploitée jusqu'ici, si ce n'est par les Maures et d'une façon passagère dans la zone la plus voisine de Matam, de Bakel et du Sénégal.

La gomme a été autrefois le principal élément de la prospérité du Sénégal et elle était encore, il y a peu d'années, le produit le plus important que récoltaient les Maures. Du jour où l'emploi de la dextrine s'est généralement substitué à celui de la gomme pour la préparation et le lustrage des étoffes et où, d'autre part les importations du Soudan Égyptien ont pris une importance plus grande, la valeur de ce produit a diminué des deux tiers : son cours, qui dépassait autrefois 1 fr. 25 le kilogramme dans les escales du fleuve, est tombé maintenant à 0 fr. 45 (Bas-Sénégal et Podor) et à 0 fr. 40 (prix de Matam, Bakel et Kayes) pour la gomme dure dite de 1re qualité qui vaut en France 0 fr. 70 le kilogramme, tandis que la gomme friable a perdu toute valeur commerciale. Ce produit toutefois a figuré encore en 1906 pour 1.605 250 fr. dans le chiffre des exportations de la colonie [1].

1. SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER
exportations 1906)

Gommes		Quantités exportées	Valeur en francs
Dures	Bas-fleuve	2.925.486 kil.	1.376.003
	Calam et Cayor	510.483	204.193
	Médine	60.689	24.348
Friables		2.582	387
Avariées		3.424	328
		3.502.794 kil.	1.605.259

En ce qui concerne le Soudan, il y a lieu de remarquer que, même à ce prix, le commerce de la gomme est en reprise dans les régions du Sahel et ce fait s'explique par l'arrivée du chemin de fer sur la rive du Niger : les Maures, contraints de renoncer à la concurrence qu'ils nous faisaient pour le commerce du sel par l'introduction du sel gemme en barre provenant de Taoudénitt et apporté par caravanes à Tombouctou pour être ensuite réparti dans tous les

Le chargement d'un chameau par les Maures.

territoires de la Boucle, ont dû chercher un autre cours à donner à leur activité : ils ont repris le commerce de la gomme.

Il n'est pas téméraire de penser que les Peulhs du Ferlo entreprendront eux aussi le commerce de la gomme du jour où toute cette vaste contrée sera desservie au sud par la voie ferrée. Il est fort probable également que les Maures de la rive droite du Sénégal, dont le commerce se trouve aujourd'hui limité à la vente des troupeaux et qui chaque année traversent le fleuve, se rendant au D'joloff, au Baol, au Sine et jusqu'au Saloum oriental pour effectuer les transports d'arachides avec leurs chameaux, contribueront au

moins par la récolte d'un produit qui leur est connu à la mise en valeur du Ferlo.

Tanin. — Plus intéressant encore que le gommier paraît être l'acacia rouge (gonaké ou acacia Andansonii), très répandu au Soudan (Macina) et signalé aussi sur les bords du Sénégal, au Oualo, où il est utilisé par les indigènes pour la tannerie, comme le nebneb (Ouoloff) l'est au Cayor, au D'Jorloff, au Saloum. Cette essence existe également en qualités importantes au Ferlo et dans les régions avoisinantes.

L'acacia Andansonii donne une gousse qui renferme de 43 à 45 % de tanin [1]. Il n'a été jusqu'à ce jour l'objet d'aucune exploitation, mais il semble que l'essai industriel ne pourrait être que satisfaisant puisque le tanin qu'il fournit en si grandes proportions est reconnu présenter toutes les conditions chimiques convenables.

Faux-cotonnier. — Parmi les essences les plus répandues dans cette région, il faut signaler aussi le fromager ou faux-cotonnier, très commun dans tout le Ferlo méridional et au Boundou. La gousse que donne cet arbre livre passage en s'ouvrant à sa maturité à une matière blanche présentant à première vue l'aspect d'un flocon de coton et qui, par endroit, jonche littéralement le sol.

Ce produit, en raison de son extrême légèreté, serait utilisable dans certaines branches de l'industrie ; il est même déjà exporté des îles de la Sonde sous le nom de Kopack et utilisé pour la fabrication des bouées de sauvetage, la fabrication de matelas, etc.

Au Saloum, on trouve à l'état naturel dans la forêt le Garab laobbé, qui donne en quantité plus abondante encore un produit analogue au kopack du fromager.

Boabab. — L'écorce de cet arbre, après de longues expériences vient d'être reconnue utilisable pour la fabrication des cordages, du papier et de certaines sortes de tapis. Une entreprise récemment tentée en ce sens fait déjà espérer des résultats tout à fait satisfaisants. L'exploitation de ce produit pourra d'autant mieux être généralisée que le boabab est l'essence la plus répandue dans tout le Bas-Sénégal, au Ferlo, au Saloum, où cet arbre atteint des proportions enormes.

1. Analyses faites au Jardin Colonial de Nogent.

2° Niani-Ouli.

Divisions. — Dénombrement. — Caractères et aptitudes des races.

Cercle du Niani-Ouli	Population totale	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Kayes	Population comprise dans le zone d'influence du Thiès-Talary
Province du Niani.....	9.488	4.744	7.116
— Ouli.....	6.341	3.170	4.756
— Kalonkadougou..	5.022	5.022	5.022
— Sandougou.....	2.816	»	»
— Nettéboulou.....	888	»	»
— Gamon.....	1.245	1.245	1.245
— Tenda-Badi.....	1.967	983	983
— Damentan.....	685	»	»
Totaux.....	28.452	15.164	19.122

Sur 30.000 habitants environ dont se compose la population du Niani-Ouli, 19.000 au moins se trouveront dans la zone d'influence de la voie ferrée. Encore n'avons-nous pas tenu compte pour l'établissement de ces chiffres de cette considération cependant intéressante, à savoir que la zone d'influence de la Gambie en territoire français, comparée à celle du chemin de fer et en admettant même qu'aucun poste de douane ne soit établi le long de la frontière, doit être réduite de 10 kilomètres, largeur de la bande de territoire dont se trouve constituée sur chacune des rives du fleuve la colonie anglaise : la distance moyenne entre le fleuve et le tracé du chemin de fer étant d'environ 40 kilomètres, à égalité d'influence la zone desservie par la voie ferrée devrait être de 20 kilomètres, tandis que l'action du fleuve en territoire français ne s'exercerait que sur 10 kilomètres. Le chiffre de la population desservie par la voie ferrée serait donc sensiblement supérieur à celui indiqué ci-dessus.

Cette population est en majorité composée de Malinkés. On trouve aussi, dans la partie nord, des peulhs de même race que ceux du Ferlo et quelques toucouleurs.

Les malinkés qui habitent le Kalonkadougou, le Niani, le Ouli et la partie orientale du territoire de la Gambie anglaise diffèrent assez

sensiblement de ceux que nous rencontrerons dans tout l'arrière pays de la Gambie pour qu'il soit nécessaire d'indiquer ici les principaux traits de leur caractère. Tandis que la masse de la population malinkée, généralement fétichiste, est encore très arriérée ceux-ci ont acquis, au contact d'autres tribus (ouoloffs et toucouleurs), — en même temps que l'habitude des pratiques islamiques — un degré plus avancé de civilisation. Tous se livrent volontiers au commerce ; mais tandis que les malinkés fétichistes sont peu enclins à l'agriculture et à l'élevage, ceux qui ont adopté l'islamisme sont au contraire d'habiles cultivateurs et possèdent de beaux troupeaux. Toutefois il est à considérer que les progrès de notre influence paraissent devoir être plus rapides chez les malinkés fétichistes qui sont en quelque sorte plus malléables et n'ont aucun préjugé à accepter nos méthodes et nos usages. Les musulmans d'une façon générale montrent plus de réserve à notre endroit.

Quant aux quelques toucouleurs que l'on rencontre au Niam-Ouli ce sont pour la plupart d'anciens habitants du Boundou immigrés depuis peu dans ces régions où le voisinage des comptoirs de Gambie offre aux indigènes une plus grande facilité pour le commerce.

Produits de l'agriculture et de l'élevage.

En dehors de l'arachide qui est le principal produit agricole du Niani-Ouli, le seul en tous cas qui donne lieu à un important commerce d'exportation, les indigènes de cette contrée cultivent pour leur consommation le mil, le petit mil, le fonio, le maïs, le riz, le diabéro, sorte de pomme de terre très répandue surtout au Fouta D'jallon. Le maïs — de l'avis même de certains représentants du commerce français en Gambie — est d'excellente qualité et d'un très bon rendement ; cette culture pourra sans doute être suffisamment étendue pour donner lieu à un commerce d'exportation. La plupart des villages entretiennent aussi des plantations de coton, d'indigo et de tabac.

Nous examinerons successivement chacun de ces produits au point de vue général, dans la région où il est le plus répandu et par conséquent le plus susceptible d'un développement pouvant permettre son exportation ou donner lieu à un trafic intérieur de quelque importance.

Commerce. — Le commerce du bétail avec les escales de la Gambie anglaise est assez prospère ; les peaux de bœufs donnent lieu à un trafic de plus en plus appréciable.

Tous les indigènes récoltent le miel, mais jusqu'à ce jour les malinkés seuls ont vendu la cire. Ce produit provient surtout du Kalonkadougou ou de la zone avoisinant le Ferlo.

Sans être encore très développé, le commerce local entre indigènes existe cependant : les sarrakolés des environs de Bakel apportent des « pagnes » et des « boubous » en coton du pays, finement tissés et teints à l'indigo, qui sont très appréciés des riches traitants noirs des escales de la Gambie. L'or qui vient en faible quantité de la Haute-Gambie est apporté par les colporteurs qui vont y écouler des marchandises européennes ; les oignons du pays, cultivés en grande quantité sur les bords du fleuve par les indigènes de la Gambie anglaise, sont vendus aux habitants du territoire anglais. Enfin, pendant tout l'hivernage les peulhs fournissent de lait et de beurre les villages malinkés dont les troupeaux sont insuffisants.

Arachides. — L'arachide est la principale source de richesse du Bas-Sénégal, du Cayor, du Baol, du Saloum, du Niani-Ouli ; elle représente les cinq-septièmes environ de la valeur totale des exportations du Sénégal [1] et son extension est telle que souvent on a fait valoir les dangers de la monoculture. Un avilissement appréciable des prix ne paraît cependant pas à redouter de longtemps, puisque ce produit est de plus en plus demandé sur les marchés de Bordeaux et de Marseille, où il valait encore l'an dernier 27 fr. les 100 kilos alors qu'il était payé de 15 à 17 fr. sur la ligne du chemin de fer, de 15 à 16 fr. dans les escales du Saloum et en Gambie anglaise jusqu'à Mac Carthy ; 12 fr. 50 en Gambie anglaise en amont de Mac Carthy ; 12 fr. 50, 10 fr. et même 8 fr. selon la distance dans l'intérieur du pays et jusqu'à 100 kilomètres environ des escales, partout où peuvent se faire les transports à dos de chameau ou d'âne.

1. En 1906 la valeur totale des exportations du Sénégal dont nous faisons figurer le détail dans un tableau annexé à cette étude, a atteint le chiffre de 35.718.741 fr. et en 1907 celui de 43.858.850 fr. les arachides figurent dans ces chiffres pour la somme de 24.978.682 fr. en 1906 et pour 30.721.781 fr. en 1907.

Sans être aussi avantageux que les cours du passé, ces prix sont cependant rémunérateurs. L'indigène, comme l'acheteur, trouve son compte à ce commerce ; la prospérité croissante de la colonie du Sénégal et la rentrée facile des impôts en sont les meilleures preuves. Une extension plus considérable encore peut donc être donnée sans danger à cette culture partout où elle ne peut être remplacée par un produit plus avantageux. L'arachide craint les pluies prolongées et les terres compactes ; au contraire, le sol sablonneux du Ferlo méridional, du Niani-Ouli, du Boundou même lui convient parfaitement. L'indigène aime cette culture simple et pour laquelle il n'a besoin d'être dirigé en aucune façon ; son indolence naturelle s'en accommode d'autant mieux qu'elle demande moins de soins : il plante aussitôt après les premières pluies, à fin juin, pour récolter dans le courant de novembre, après l'hivernage. Il laisse alors sécher la plante, puis procède au battage afin de séparer le fruit de sa tige.

La traite commence à fin décembre : les traitants indigènes qui servent d'intermédiaires aux maisons de commerce pour l'achat des arachides font rassembler la récolte qui est ensuite transportée à dos de chameau ou à dos d'âne aux différentes stations de la voie ferrée ; au Saloum et en Gambie, ils la font porter aux points d'atterrissement sur le fleuve où les bateaux de commerce la chargent à leur passage. L'exportation se fait à destination de Bordeaux, Marseille, Anvers, Rotterdam, Brême et Hambourg.

Le Sénégal a exporté en 1906 plus de 100.000 tonnes d'arachides, et en 1907 plus de 150.000 tonnes [1]. De son côté la Gambie

1. SÉNÉGAL ET HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER. — EXPORTATIONS

Arachides en coques	1906		1907	
	Quantités exportées en kil.	Valeur en francs	Quantités exportées en kil.	Valeur en francs
Rufisque, Cayor et Sine-Saloum	83.140.765	20.785.116	135.425.950	27.085.190
Galam (fleuve)	6.543.492	1.635.873	3.462.636	692.527
Petite côte (Nianing, Joal, Foundiougne)	6.115.293	1.528.823	7.178.359	1.435.671
Casamance	4.596.549	1.011.240	7.786.461	1.401.563
Autres	80.000	17.600	593.500	106.830
	100.476.099	24.978.652	154.446.906	30.721.781

anglaise en a fourni en 1906 environ 35.000 tonnes et en 1907 plus de 40.000 tonnes. On peut estimer, en tenant compte de ces chiffres, que la zone desservie par la voie ferrée de Thiès à Tamba-Counda en produira un minimum de 30 à 40.000 tonnes.

Chaque année, les indigènes de l'intérieur, du Bambouck, du Boundou, de la Haute-Gambie, viennent en nombre au Niani-Ouli et en Gambie pour s'y livrer à la culture de l'arachide ; ils se soumettent volontiers aux exigences des chefs de canton de la colonie étrangère qui leur demandent, en échange du terrain accordé en location et en outre du paiement du droit de culture, parfaitement régulier, une prime sur leur récolte et quelquefois aussi un nombre variable de journées de travail gratuites à leur profit. Ce fait a même sans aucun doute contribué au peuplement de la Gambie anglaise, car il arrive souvent que l'indigène qui est venu cultiver plusieurs années de suite sur ce territoire se décide à s'y fixer définitivement pour éviter les charges dont il est accablé.

Il n'est pas douteux que les indigènes de l'intérieur viendront de préférence cultiver l'arachide et même se fixer en territoire français le long de la voie ferrée projetée où ils n'auront aucun droit spécial à acquitter.

Jusqu'à ces dernières années, le Soudan n'avait exporté que des quantités tout à fait insignifiantes d'arachides ; mais depuis l'achèvement du chemin de fer de Kayes au Niger cette culture a commencé à se répandre le long de la voie ferrée entre Kita et Toukoto. En 1906, le chemin de fer du Soudan avait amené à Kayes 1.802 tonnes d'arachides pour être exportées aux hautes eaux, au retour des bateaux de commerce qui approvisionnent le Soudan, mais cette quantité de graines fut en grande partie détruite du fait d'un nouveau caprice du Sénégal, l'inondation, qui causa tant de dégâts à Kayes et dans les escales du fleuve. La récolte de 1907, d'après les renseignements qui nous ont été donnés sur place durant la période de traite, aurait atteint 5.000 tonnes, et ce chiffre ira en augmentant chaque année.

Des huileries, dont le fonctionnement est tout à fait remarquable ont été installées à Kayes et à Bamako par les soins de l'Administration du chemin de fer et produisent, au prix de revient de 0 fr. 65

le litre, l'huile d'arachide nécessaire au graissage des machines. Le fonctionnement de ces huileries présente cette particularité avantageuse que les tourteaux d'où a été extraite l'huile sont exclusivement employés pour le chauffage des machines.

L'arachide est également cultivée dans la plupart des villages du Boundou, de la Haute-Gambie et du Bambouck, mais peut-être en raison de la nature différente du sol, n'y est-elle pas susceptible d'une extension aussi considérable ; elle constitue en tout cas une ressource de tout premier ordre pour l'alimentation des indigènes de ces régions.

Dans tout le pays les tiges et les feuilles d'arachides séchées sont soigneusement conservées après la récolte et constituent un fourrage d'une grande valeur nutritive pour les animaux, principalement pour les chevaux.

Enfin, dans tout l'intérieur l'arachide est employée pour la fabrication du savon indigène, à défaut toutefois du karité qui est préféré pour cet usage.

Situation économique spéciale du Niani-Ouli.

Du fait de sa proximité de la Gambie anglaise, toute cette région se trouve actuellement dans une situation économique très spéciale : d'une façon générale, il n'est nullement exagéré de dire que les provinces françaises de Kalonkadougou, du Niani, du Sandougou, du Ouli et même du Tenda sont, au point de vue économique, des dépendances de la Gambie anglaise.

Ce n'est pas que les indigènes de ces provinces trafiquent exclusivement avec les comptoirs de la colonie étrangère ; il existe dans le voisinage immédiat de la frontière quelques escales françaises qui contribuent assez largement à desservir notre territoire : Oualia, Boulembou, et Casédi sur le Sandougou, Bagananko et Guénoto sur la Gambie même, immédiatement en amont de Yarboutenda ; mais les comptoirs qui y sont établis ne sont que de simples succursales de ceux de Mac Carthy et de Fatatenda, situés en territoire étranger. Il s'en suit que l'argent anglais y fait prime, que les traitants y parlent exclusivement anglais, que même les poids et mesures employés sont anglais ; mais le fait essentiel à considérer

est que tout le commerce qui se fait dans ces escales françaises profite exclusivement aux douanes anglaises.

En effet, le principe du « drawback » généralement admis en Angleterre et d'après lequel les droits de douane perçus à l'entrée sur des marchandises passant au transit doivent être remboursés à la sortie, n'est pas appliqué en Gambie. Dans ces conditions, si de son côté la colonie du Sénégal venait à exiger des commerçants le paiement des droits de douane sur les marchandises qui pénètrent par la voie de la Gambie dans les escales françaises précitées, ceux-ci auraient à acquitter une taxe douanière supérieure au double de celle dont ils sont actuellement frappés [1].

Les comptoirs établis en territoire français, c'est-à-dire en des points déjà moins accessibles, seraient dès lors en situation d'infériorité tout à fait manifeste sur ceux du territoire anglais. Étant donné surtout qu'aucun poste de douane n'est établi sur cette partie de la frontière, les comptoirs de Guénoto et de Oualia risqueraient d'être délaissés par les indigènes au plus grand profit des escales anglaises.

L'exonération douanière, dont jouissent en fait les maisons de commerce de Gambie dans les escales françaises du Haut fleuve et du Sandougou, ne constitue d'ailleurs qu'un privilège simplement tacite. L'appréhension que peuvent éprouver ces maisons de se voir subitement retirer une telle faveur, suffit à expliquer le peu d'initiative qu'elles ont montré jusqu'ici en ne profitant pas — ainsi qu'il eût été très vraisemblablement de leur intérêt — de la possibilité de remonter le cours du fleuve en amont même de Guénoto pour ouvrir des comptoirs plus avancés. Elles se sont même longtemps abstenues de donner à leurs installations dans cette localité et à Oualia un caractère vraiment définitif.

D'autre part, il y a lieu de remarquer que la non-perception des droits de douane français dont bénéficie le commerce à Guénoto et

1. Sur les tissus, qui sont au premier rang des articles d'importation et qui dans le cas présent, sont toujours de provenance anglaise, la taxe douanière serait trois fois supérieure à celle actuellement perçue par les douanes anglaises (douanes anglaises 5 0/0 ad valorem) + douanes françaises : tissus étrangers importés au Sénégal 5 0/0 + 7 0/0 = 12 0/0 sur la valeur de facture majorée de 1/4, soit 15 0/0 et au total 20 0/0).

à Oualia augmente encore la zone d'influence de la colonie étrangère. Si de plus, on considère que d'une façon générale les tarifs douaniers anglais sont inférieurs aux nôtres, on s'explique mieux la puissante attraction qu'exercent ces comptoirs sur les indigènes de l'intérieur. On peut estimer que, dans une certaine mesure, le privilège dont jouissent les comptoirs de commerce de Guénoto et de Oualia leur est accordé, d'une part en ce qui concerne Guénoto, au détriment du commerce de Bakel, de Kayes et des comptoirs de

Passage de rivière.

la Guinée française [1], d'autre part, en ce qui concerne Oualia, au préjudice de Kaolack et plus encore de la petite escale de Tickat, située en amont sur le Saloum [2].

1. L'influence de la Gambie anglaise se fait sentir jusque dans la Haute-Falémé; au Dentilia, au Bafé-Sadougou, on trouve encore du sel et des étoffes provenant de Guénoto et des escales anglaises. D'autre part les Coniaguis et les Bassaris viennent s'approvisionner à Guénoto et à Bassé, de préférence à Boké dont ils sont d'ailleurs plus éloignés.

2. L'escale de Tickat, où sont installés quelques comptoirs est située à 25 kilomètres environ au sud-est de Kaolack, dont la zone d'influence se trouve ainsi augmentée d'autant dans cette direction.

Si préjudiciable que soit aux intérêts français un tel état de choses, on est amené à se demander s'il y aurait un réel avantage à le modifier tant que ne sera pas entrée en vigueur la Convention franco-anglaise du 8 avril 1904 portant cession du territoire de Yarboutenda, d'un point d'accès en aval, et reconnaissant à la France la liberté de transit sur la Gambie, cet accord ayant eu précisément pour but de remédier aux graves inconvénients précités.

Du jour où sera appliquée cette Convention, la situation sera sensiblement modifiée. Des comptoirs de commerce pourront être établis en territoire français, tant sur les « issues » de la Gambie que sur le cours supérieur de ce fleuve, en amont même de Guénoto et jusqu'à son confluent avec la rivière Koulountou où il est encore accessible aux vapeurs pendant la saison d'hivernage et aux chalands durant toute l'année [1].

Importance respective de Oualia, de Guénoto et des escales anglaises qui desservent le Niani-Ouli. Nature et caractère du trafic.

L'importance de Oualia, située sur le Sandougou, à quelques kilomètres seulement en amont du territoire anglais, s'est sensiblement accrue durant ces dernières années. Cette localité dessert plus directement que les escales anglaises la petite province du Sandou-

1. Il est intéressant d'enregistrer ici un nouveau renseignement sur l'hydrographie encore si peu connue de la Haute-Gambie. La démonstration vient d'être faite de la possibilité d'utiliser dans une certaine mesure le cours supérieur de ce fleuve pour les transports du commerce, et ce résultat est dû à une initiative privée : En avril dernier, c'est-à-dire aux plus basses eaux de la Gambie, M. L... ancien représentant du commerce soudanais, accompagné de deux ingénieurs anglais, a pu remonter ce fleuve avec des chalands de quatre tonnes, en acier jusqu'en un point situé à 40 kilomètres en aval de Magnankanti (150 kilomètres environ en amont de Yarboutenda) et de là atteindre Kédougou sur des embarcations plus légères. C'était la première fois que pareil voyage était effectué. Le but essentiel était la prospection aurifère de la Gambie.

Dans ces conditions et malgré la présence de quelques seuils rocheux, il paraît tout à fait vraisemblable d'admettre que pendant l'hivernage ou à la fin des pluies une flottille chargée pourrait être amenée à Kédougou.

Au demeurant, l'étude hydrographique de la Haute-Gambie qui permettrait d'envisager une amélioration des conditions de la navigation sur ce fleuve, est encore à faire ; elle serait d'autant plus intéressante que la mise en vigueur de la Convention franco-anglaise d'avril 1904 donnera au commerce français la liberté de transit en Gambie anglaise.

gou et celle du Niani, la plus peuplée du cercle. L'escale de Oualia n'est distante que de 16 kilom. du chef-lieu du Niani-Ouli, Maka-Colybentan, localité privée de toute vie commerciale et qui n'a d'importance même au point de vue politique que par le poste administratif qui s'y trouve installé.

Sur le Sandougou également, légèrement en amont de Oualia, se trouve la petite escale de Boulembou ; plus en amont et à 8 kilomètres seulement de Maka-Kolybentan se trouve Casédi, où étaient installés il y a peu d'années quelques comptoirs qui ont dû se retirer en raison des difficultés que présente en ce point la navigation sur le Sandougou dont les rives, et même le lit sont envahis par une végétation très dense et dont le cours est coupé de troncs d'arbres renversés [1]. Par un simple nettoyage et par l'emploi de dragues à main, cette rivière pourrait être rendue navigable en hivernage aux remorqueurs et aux chalands au moins jusqu'à Casédi et les communications avec Maka-Colybentan s'en trouveraient facilitées. Cette amélioration aiderait surtout à la descente des arachides pendant la période de traite et permettrait ainsi d'en étendre un peu encore la culture.

Quatre principaux comptoirs de commerce [2], tenus par des traitants noirs de Bathurst et fort bien approvisionnés de tous les articles demandés par les indigènes, sont actuellement établis à Oualia, où s'élèvent en ce moment de nouvelles constructions. Le chiffre des affaires, en majeure partie représenté par l'achat des arachides (environ 1.600 tonnes cette année) peut être évalué au minimum à 400.000 francs en y comprenant les affaires traitées à Boulembou.

Sur la Gambie même, immédiatement en amont du territoire anglais, se trouve Bagananko, localité de très minime importance où sont cependant établis quelques traitants. Aussitôt en amont se trouve Guénoto qui n'est encore à vrai dire qu'une escale naissante, bien que la Cie française de l'Afrique occidentale s'y soit

1. Au moment de la traite quelques chalands se risquent encore à remonter le Sandougou jusqu'à Casédi pour y chercher les arachides.

2. Les maisons de commerce établies à Oualia sont : la Cie française, MM. Maurel et Prom, Maurel frères, Walter et Cie.

installée la première dès 1892, mais qui déjà, à la faveur de sa position très avancée dans l'intérieur et des facilités qu'offre encore en ce point la navigation sur la Gambie, contribue largement à approvisionner de marchandises tout l'arrière-pays jusqu'à la Falémé et toute la partie Sud du Boundou.

Trois comptoirs de commerce [1] sont établis à Guénoto. Bien qu'il ne s'y soit traité cette année encore que 350 ou 400 tonnes d'arachides, le chiffre total des affaires ne doit pas être très sensiblement inférieur à celui de Oualia ; mais contrairement à ce qui se produit dans la plupart des escales de Gambie le montant total des transactions à Guénoto nous a paru représenter surtout le montant de la vente des marchandises d'importation. Le sel en tous cas figure pour une somme considérable : on peut dire sans exagération que tout l'arrière pays de la Gambie s'approvisionne de sel à Guénoto et aux escales anglaises. Ce sel est apporté par voiliers des îles du Cap Vert ; il est fin et de très belle qualité, les noirs le préfèrent au nôtre. Le sac de trente kilos vaut, en argent anglais 1 shelling 6 pences ; mais en raison de la prime accordée à l'argent anglais, il est vendu en réalité 2 fr. de notre monnaie. C'est encore sensiblement meilleur marché qu'à Bakel où le sac de qualité inférieure et ne pesant que 25 kilos est vendu trois francs et même à Kayes où il n'est jamais vendu moins de 2 fr. 50 [2]. La différence des prix entre Guénoto, Kayes et Bakel est proportionnellement la même sur les autres marchandises. Ci-dessous les prix des principaux articles à Guénoto :

Toile blanche.....	à partir de	0 fr. 30 le mètre.
Sucreton.....	— de	0 fr. 40 le mètre.
Escamite.....	— de	0 fr. 40 le mètre.
Roum.....	— de	0 fr. 50 le mètre.
Kitican.....	— de	0 fr. 50 le mètre.
Percale.....	— de	0 fr. 50 le mètre.

1. Les mêmes qu'à Oualia, sauf le Maison Maurel Frères.

2. En 1907, par suite de l'inondation qui avait détruit une partie des approvisionnements du commerce, le sel a atteint à Kayes un prix bien plus élevé encore.

Bazin blanc.....	à partir	de 1 fr. et 1 fr. 25 le m.
Bazin bleu.....	—	de 0 fr. 60 le mètre.
Mousseline dentelle.....	—	de 1 fr. le mètre.
Fil de coton blanc (Garay).	—	de 3 fr. 50 le kilo.
Fil de coton noir (Garay)..	—	de 5 fr. le kilo.

La pièce de guinée filature, très répandue au Sénégal et en Mauritanie, n'est pas demandée en Gambie.

Cardes.....	2 fr. la paire.
Bleu Guimet en boules.....	0 fr. 50 la boîte de 0 k. 200.
Bougie d'exportation.....	0 fr. 65 et 0 fr. 80 le paquet.
Savon	0 fr. 70 le kilo.
Tabac en feuilles.....	3 fr. le kilo.
Biscuits.....	0 fr. et 1 fr. 25 le kilo.
Sucre en pain.....	0 fr. 70 le kilo.
Sucre scié.....	0 fr. 80 le kilo.
Poudre de chasse ordinaire....	2 fr. 50 le baril de 0 k. 900.
	5 fr. le baril de 1 k. 800.
	10 fr. le baril de 1 k. 500.
Vin rouge.....	1 fr. 25 la bouteille.
Absinthe Pernod.....	5 fr. la bouteille.
Riz de Cochinchine.....	33 fr. les 100 kilog.

Les kolas importés de Sierra Leone sont venus à raison de trois graines pour 0 fr. 50.

Provenance des marchandises.

Tous les tissus et la plupart des liquides sont de provenance anglaise ; les huiles, les savons, le fer en barre, la quincaillerie, la ferblanterie, les poteries, les comestibles, sont le plus souvent d'importation française ; les alcools à bas prix sont de provenance allemande ; les armes et la coutellerie viennent de Belgique ; certains liquides, entre autres le genièvre viennent de Hollande ; le tabac en feuilles est importé d'Amérique ; la poudre vient de France et d'Allemagne.

Les prix de vente à Oualia sont très légèrement inférieurs à ceux de Guénoto pour quelques articles ; ils sont moins élevés encore à Fatatenda, à Mac Carthy, à Kountaour, à Niaminaro qui sont les principales escales anglaises dont l'influence se fait actuellement sentir dans les provinces des cercles du Saloum et du Niani-Ouli limitrophes de la colonie étrangère et jusque dans les régions que traversera au nord la voie ferrée, de Malem à Tamba-Counda.

En comparant les prix de Guénoto, indiqués ci-dessus, à ceux de Bakel et de Kayes que nous donnerons plus loin, on s'explique aisément que la zone d'influence de la Gambie soit aussi étendue dans l'intérieur.

D'une façon générale, les maisons de commerce établies dans cette colonie étrangère paraissent avoir adopté ce principe parfaitement adéquat aux avantages de leur situation, de vendre bon marché pour vendre beaucoup. Le gouvernement de la Gambie anglaise est lui-même entré dans ces vues, en maintenant toujours ses tarifs douaniers au-dessous des nôtres et en frappant également les marchandises sans tenir compte de leur provenance.

Hâtons-nous d'ajouter que la proportion des prix entre les escales de la Gambie et celles du Sénégal n'est pas gardée en ce qui concerne l'achat des produits d'exportation : il semble que le commerce en Gambie s'attache uniquement à faire de grandes quantités d'arachides et néglige les autres produits tels que l'ivoire, le caoutchouc, la cire, les quantités apportées par les indigènes étant il est vrai peu importantes. Nous pensons cependant que le caoutchouc, qui actuellement ne vient pour ainsi dire pas à Guénoto, y serait apporté de la région nord du Fouta D'Jallon si les prix d'achat de ce produit étaient tant soit peu en rapport à ceux de Conakry. L'ivoire à partir d'un poids de 10 kilos est payé 8 à 10 fr. le kilo, la cire n'est payée que 0 fr. 60 à 0.80 le kilogramme ; il est exact de dire qu'elle est généralement très mal préparée. Il s'en suit que ces produits sont portés de préférence à Sedhiou et plus encore à Bafata (Guinée portugaise), où les prix d'achat sont sensiblement plus avantageux. Toutefois le commerce des cuirs est en voie de prendre une certaine importance à Guénoto et à Oualia où le prix d'achat à l'indigène vient d'être porté pour les peaux

vertes de belles dimensions, à 1 fr. 25 le kil. comme à Sedhiou en vue de couper le courant d'affaires qui se portait du Boundou et des hautes régions de la Gambie vers cette escale.

En ce qui concerne l'arachide, les maisons de commerce ont fondé à Bathurst une sorte de participation pour l'achat de ce produit qui, d'une façon générale, a été payé en 1907 12 fr. 50 en amont de Marc Carthy et 15 fr. en aval. Il paraît intéressant de remarquer que la production est proportionnellement plus forte dans la Moyenne que dans la Basse-Gambie, où les marécages sont très étendus (15.000 tonnes de Mac Carthy à Guénoto et 20.000 de Mac Carthy à Bathurst, c'est-à-dire pour une superficie de plus du double). L'escale anglaise qui contribue le plus largement à desservir le Niani-Ouli est Fatatenda, où est établi un poste administratif et où toutes les maisons de commerce ont des comptoirs gérés par des agents européens.

Comment se font actuellement le commerce et les échanges dans l'intérieur de la Sénégambie. — Principaux courants commerciaux vers les escales anglaises.

Nous venons de voir que le Niani-Ouli est entièrement sous la dépendance économique de la Gambie. L'influence de cette colonie étrangère, si merveilleusement desservie par son fleuve, s'étend d'ailleurs bien au delà : elle se fait sentir au Boundon, dans toute la Haute-Gambie française jusqu'à la Falémé et aux confins nord du Fouta D'jallon, enfin en Haute-Casamance. Seuls le Boundou et la Haute-Gambie font partie de la vaste région dont le cadre a été tracé au début de cette étude.

S'il n'est pas possible, quant à présent et en l'absence de tout contrôle douanier à la frontière, de déterminer l'importance des relations commerciales que les indigènes de ces régions entretiennent avec les escales anglaises [1], du moins pouvons-nous indi-

1. Bien que le montant des patentes de colporteurs et des permis de circulation ne puisse donner qu'une idée tout à fait imprécise et très inférieure en fait à l'importance de ces « infiltrations », il n'est pas sans intérêt d'indiquer que pour le 1er trimestre 1907 seulement les perceptions réalisées à ce titre dans le seul cercle du Niani-Ouli, c'est-à-dire uniquement sur des indigènes qui commencent avec la Gambie anglaise, ont atteint la somme de 4.975 fr. représentant environ 2 % de la valeur

quer la source et la direction générale des courants commerciaux qui de l'intérieur convergent vers la Gambie anglaise. Nous rappellerons d'abord en quelques mots quel est le mode de transactions actuellement encore en vigueur entre indigènes dans tout l'arrière-pays.

Acheminement du courrier de France dans l'intérieur.

A part de très rares et très courtes exceptions, on peut dire qu'aucun commerçant européen n'a jamais séjourné dans les régions

des marchandises transportées. Mais nous avons acquis la certitude que beaucoup de colporteurs échappent au paiement de ce droit et la plupart, en tous cas, quand ils arrivent au Niani-Ouli sont déjà munis de leur patente ou de leur permis de circulation délivré au chef-lieu de la circonscription où ils écoulent d'ordinaire leurs marchandises. On peut donc dire que le chiffre ci-dessus s'applique surtout à des indigènes cherchant à passer en fraude.

de l'intérieur de la Sénégambie : ni au Boundou, ni dans les provinces de la Haute-Gambie, ni au Bambouck, ni même au Fouta D'jallon. Partout, en effet, les voies de communication ont fait défaut. Le commerce est ainsi resté presque exclusivement entre les mains des colporteurs indigènes qui, pour la plupart, vont chercher leurs marchandises d'échange : sel, étoffes, armes, poudre, alcool, etc., soit à Kayes, soit de préférence en Gambie anglaise ; quelques-uns aussi de ceux qui commercent en Haute-Gambie et sur les confins nord du Fouta-D'jallon fréquentent les comptoirs de la Guinée portugaise.

Ce sont ces colporteurs, dits « Dioulas [1] », qui, portant eux-mêmes leurs charges en voyageant avec des animaux porteurs, le plus souvent des ânes, approvisionnent l'indigène de tous les articles de première nécessité. Ils reviennent en conduisant les troupeaux ou portant les produits qu'ils ont obtenus en échange de leurs marchandises. Depuis que la parfaite sécurité des routes est partout assurée, on constate toutefois chez l'indigène une certaine tendance à s'approvisionner par lui-même : les habitants du voisinage des escales, ceux du Niani-Ouli entre autres, si peu éloignés de l'enclave anglaise de Gambie, évitent habituellement d'avoir recours à l'intermédiaire coûteux des traitants ambulants. Les « dioulas » se recrutent en grand nombre dans la population de Kayes et de Médine ; les sarrakolés sont tous plus ou moins « dioulas ».

L'escale la plus fréquentée du territoire anglais est incontestablement Mac Carthy [2]. Toutefois beaucoup d'indigènes ne peuvent pousser leur voyage aussi loin ; mais même en ce cas ils dépassent le plus souvent Guénoto et Yarboutenda [3], préférant prolonger d'une journée la durée de leur voyage pour trouver à meilleur compte un plus grand choix de marchandises dans les comptoirs de Fatatenda, infiniment mieux approvisionnés.

Le courant d'affaires vers Fatatenda est donc très important :

1. Du nom d'une race du Soudan qui fournissait autrefois un fort contingent à la corporation.
2. Mac Carthy est connu de tous les indigènes sous le nom de Diamdiambouré.
3. La Cie française de l'A. O. F. a seule un petit comptoir à Yarboutenda.

cette escale, fréquentée de préférence par les indigènes du Ouli et du Boundou, est également très connue des colporteurs qui commercent au Bélédougou, au Niocolo, au Dentilia. Un assez grand nombre de ces colporteurs vont aussi au Fouta D'jallon et poussent jusqu'à Touba, à Yambéring[1], au Koïn (région réputée très riche en caoutchouc) et parfois même au Labé.

Les indigènes du Boundou qui fréquentent la Gambie anglaise s'y rendent par Naoudé, Tamba-Counda, Nettéboulou, Guénoto, — par Boumbaïel, Nettéboulou, Guénoto, — enfin par N'Garrivol, Tamba-Counda et Guénoto.

Les courants commerciaux de la Haute-Gambie vers les escales anglaises se réunissent tous à Badon, venant du Bélédougou, par Mamakono, — du Bafé-Satadougou et du Dentilia, par Satadougou, Nafadji, Médina-Dentilia, — du Fouta-D'jallon et du Niocolo, par Médina-Couta, Itato, Kédougou et Marougou. A partir de Badon, la route unique, en pays très peu peuplé, passe par Gamon, Dialacoto et Guénoto.

On remarquera que toutes ces routes aboutissent également à Guénoto. Les renseignements ci-dessus suffisent à montrer l'importance qu'est appelée à prendre, dès la mise en vigueur de la Convention franco-anglaise, cette petite escale où viennent converger les courants commerciaux de l'intérieur. Yarboutenda, que vont nous céder les Anglais, à quelques kilomètres seulement en aval, est au contraire un point dénué de toute importance commerciale. Les conditions de la navigabilité de la Gambie y sont exactement les même qu'à Guénoto.

Zone d'influence respective de la Gambie et de la voie ferrée.

Si nous avons parlé aussi longuement des escales de Oualia, de Guénoto et d'une façon générale de la partie orientale de la Gambie anglaise, c'est que nous estimons que le commerce qui s'y fait actuellement peut, dans une certaine mesure, servir de base à l'évaluation du trafic à venir de la voie ferrée et plus encore d'in-

1. Touba et Yambéring sont de gros marchés indigènes au nord de la région de Labé.

dication pour fixer les prix auxquels devront pouvoir être effectués les transports par chemin de fer.

En aucun cas, à notre avis, il ne saurait être question de concurrencer par la voie ferrée la colonie étrangère, merveilleusement desservie en tout temps par son fleuve ; mais d'autre part, on ne saurait s'écarter de la Gambie, sans affronter la partie aride du Ferlo où la population et tous éléments de trafic font défaut : ce serait s'exposer à avoir une ligne stérile sur un long parcours.

D'une façon générale, le tracé Thiès-Kayes évite le Ferlo, mais il le confine si étroitement que la voie ferrée n'aurait aucune action à exercer au nord sur toute la longueur de son développemen, entre N'Gahaye et Tamba-Counda, puisque cette région, privée d'eau pendant la plus grande partie de l'année, ne compte, quant à présent du moins, aucune population.

La rectification apportée à l'ancien tracé entre Diourbel et Tamba-Counda aurait pour effet de remédier au grave inconvénient signalé ci-dessus : en effet, dans sa section comprise entre Coungheul et Tamba-Counda, comme dans sa section précédente (Diourbel-Tamba-Counda), le tracé a été reporté de vingt kilomètres en moyenne plus au sud vers la frontière de Gambie. La voie ferrée aurait à desservir les villages compris dans cette bande de vingt kilomètres de profondeur ménagée au nord de son parcours, en bordure du Ferlo, et sa zone d'influence au sud vers la frontière de Gambie, serait augmentée d'autant.

Le nouveau tracé se trouve néanmoins en dehors de la zone directement desservie par le fleuve : de Coungheul à Tamba-Counda, en effet, c'est-à-dire dans sa section la plus voisine de la Gambie, il se tient à une distance variant de 35 à 40 kilomètres de ce fleuve dont cependant il se rapproche davantage vers Tamba-Counda.

Cette distance entre le fleuve et le chemin de fer paraît suffisante pour assurer à chacune des deux voies son trafic propre. Néanmoins, si l'on considère que dans la section envisagée, de Coungheul à Tamba-Counda, l'effet essentiel à attendre de l'établissement du chemin de fer ne saurait être une diminution des affaires de la Gambie, d'autant qu'en vertu de la Convention franco-

anglaise d'avril 1904, le commerce dans les « issues » de ce fleuve pourra se faire au profit des intérêts généraux français, mais bien plutôt un accroissement de la production des régions traversées, on est amené à remarquer que Tamba-Counda, localité d'ailleurs sans importance, n'est distant que d'une trentaine de kilomètres à peine de Guénoto, escale accessible aux vapeurs durant la majeure partie de l'année et que peuvent atteindre aux hautes eaux certains bateaux de mer. Il est possible que les commerçants de Guénoto, de Oualia et des escales anglaises dans la partie du cours du fleuve correspondante à la section envisagée de la ligne, conservent l'avantage pour la vente des marchandises d'importation sur ceux qui s'établiront aux stations de la voie ferrée ; mais le léger avantage que pourrait avoir sous ce rapport les commerçants de Gambie serait sensiblement atténué en ce qui concerne l'achat des produits d'exportation : En raison du coût du transport par terre, l'arachide, les grains, et d'une façon générale les produits de l'agriculture seront toujours transportés de préférence vers la voie la plus proche. A cet égard, on peut donc considérer que la zone d'influence du chemin de fer sera sensiblement égale à celle du fleuve c'est-à-dire qu'en territoire français elle sera de 10 kilomètres plus étendue, puisque la colonie anglaise occupe une bande de 10 kilomètres en bordure de la Gambie. Cette concurrence possible sur un parcours relativement faible ne présente d'ailleurs qu'un inconvénient très secondaire au regard du risque de manquer d'aliment de trafic auquel serait exposée une voie ferrée dans le voisinage immédiat du Ferlo.

Mais en dehors même de cette nécessité évidente d'éviter la partie aride du Ferlo et de conserver au moins un léger rideau de population entre la ligne et la région désertique, une considération d'un autre ordre nous paraît de nature à justifier le voisinage assez étroit qui existera entre le fleuve et le chemin de fer dans cette section.

Le traité franco-anglais du 6 avril qui paraît avoir donné lieu en ce qui concerne la Gambie à des interprétations différentes de la part des deux puissances contractantes, ne saurait tarder cependant à recevoir son application : En dehors du territoire de Yarbou-

tenda, qui appartiendra à la France en toute propriété, cet acte prévoit la cession d'un point d'accès en aval sur le cours navigable du fleuve : ce port pourra être Niaminaro ou Kaour.

Les avantages que le commerce français est appelé à retirer de la situation nouvelle qui lui sera faite en Gambie, où la liberté de transit sur le fleuve et ses affluents lui est également consentie, sont considérables : A condition qu'il soit admis que nous aurons libre accès par voie de terre au port sur la Gambie, dont la jouissance au moins nous sera accordée, le chemin de fer va offrir l'occasion de retirer de la Convention le bénéfice essentiel qu'elle peut comporter : il n'est pas invraisemblable en effet, bien que cette condition n'ait pas été stipulée au traité, qu'un embranchement de voie ferrée pourra plus tard être dirigé d'un point de la nouvelle ligne, qui semble devoir être Coungheul, sur Niaminaro ou Kaour, selon que sera choisie l'une ou l'autre de ces escales anglaises pour devenir le port français sur la Gambie.

Dans ces conditions, si l'on se reporte au tracé, on remarquera que le fait de s'écarter davantage du fleuve aurait pour conséquence d'augmenter le développement de cette voie annexe qui serait destinée à permettre l'expédition des produits dans de meilleures conditions de frêt. Plus particulièrement pour le transport des produits d'exportation qui sont en général pondéreux, la ligne du Niger à la Gambie aurait incontestablement l'avantage sur la ligne d'ensemble vers Dakar, puisque son développement moindre permettrait d'amener au port d'embarquement les produits de régions plus éloignées. On admettra en effet que le prix du frêt par mer entre le port de la Gambie et Dakar resterait toujours inférieur au prix du frêt correspondant par la voie ferrée.

On pourra objecter, il est vrai, que la liaison à la Gambie de la voie ferrée reliant le Niger au port de Dakar présenterait certains inconvénients au point de vue politique : mais, par contre, quels sérieux avantages ne présenterait-elle pas au point de vue économique! Dans ces conditions, n'est-il pas désirable que de nouveaux efforts soient tentés pour lever les dernières difficultés qu'a laissées subsister le traité de 1904. Il est incontestable en tous cas que la question du chemin de fer est intimement liée au règlement définitif de la question de Gambie.

3° Boundou.

Divisions. — Dénombrement.

Cercle de Bakel	Population totale	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Kayes	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Talary
Province du Goye supérieur.....	3.364	3·364	»
— Boundou septentrional	7.877	7·877	7.877
— Boundou méridional..	6.590	6·540	6.590
Totaux.....	17.831	17.381	14.367

Cette province qui occupe à elle seule la presque totalité de la superficie du cercle de Bakel, est divisée administrativement en deux grands cantons : le Boundou septentrional et le Boundou méridional, de beaucoup le plus étendu, mais non le plus peuplé bien que comprenant des terres particulièrement fertiles dans la basse vallée du Niéri-Kô.

La densité de la population est assez faible : le Boundou ne compte guère que 15 ou 16.000 habitants alors qu'il pourrait en nourrir au moins huit ou dix fois plus.

Zones d'influence respectives des deux tracés.

Que l'on envisage l'un ou l'autre tracé, la très grande majorité de cette population sera desservie par le chemin de fer projeté.

Toutefois, on peut considérer que le tracé Thiès-Kayes, plus rapproché du Sénégal, limite de très près la zone d'influence de ce fleuve, en amont de Bakel et dans la partie de son cours où, il est vrai, la navigation devient hasardeuse ; il semble que le fleuve se trouverait en quelque sorte à l'étroit entre la Mauritanie au nord, pays encore improductif, et la voie ferrée au sud, le privant désormais d'étendre son influence dans une région qu'il dessert somme

toute aujourd'hui, bien qu'imparfaitement. Il convient aussi de remarquer que la rivière Falémé, qui, durant la période d'étiage peut porter des bateaux fluviaux tels que le « Brière de l'Isle », le « Borgnis-Desbordes », le « Bani » jusqu'à Sénoudébou et reste plus longtemps accessible aux chalands jusqu'à Tamboura et même à Bountou, contribue actuellement avec le Sénégal à desservir le nord-est du Boundou.

Le chemin de fer de Kayes au Niger.
Un train chargé de produits.

On peut craindre, au contraire, que le Boundou méridional, entre le cours supérieur de la Falémé à l'est et la province du Ouli à l'ouest, soit insuffisamment desservi par le Thiès-Kayes : une partie de ce territoire, et non la moins intéressante puisqu'elle comprend les villages peuplés du pays Diakanké, dans la riche vallée du Niéri, resterait très vraisemblablement sous la dépendance économique de la Gambie et ses habitants continueraient à commercer avec les escales de Guénoto et de Fatatenda.

Le tracé Thiès-Talary, dans la section comprise de Tamba-

Counda à Bountou, serait sensiblement plus avantageux : la voie ferrée contribuerait dans une très large mesure à desservir au nord le Boundou septentrional, tout en laissant au Sénégal et à son affluent la Falémé, une zone d'action suffisante, même dans le cas d'un aménagement ultérieur du fleuve jusqu'à Ambidédi, aménagement qui aurait entre autres conséquences celle d'augmenter l'importance des escales, notamment de Bakel.

Au sud le Thiès-Talary, dans cette section, fermerait exactement la zone d'influence de la Gambie sans rien laisser échapper du trafic du Boundou méridional ; son action s'exercerait en outre sur les régions de la Haute-Gambie.

Population. — Caractère et aptitudes des races.

Les *Toucouleurs* forment la très grande majorité de la population du Boundou. On sait que ces indigènes qui se réclament eux-mêmes de leur qualité de « Foulbés » appartiennent en effet à la grande race peulhe, dont ils n'ont conservé toutefois que quelques traits du caractère. Les Toucouleurs seraient issus des premiers Foulbés venus en Afrique et qui se seraient alliés au Serrères. Déjà musulmans lors de leur immigration, ils ont continué à observer rigoureusement, mais d'ordinaire sans fanatisme, les pratiques islamiques.

Les Toucouleurs du Boundou, comme leurs congénères du Fouta-Toro et du Sahel, étaient déjà parvenus au moment de la conquête française à un certain degré de civilisation qui n'a fait qu'augmenter depuis. Certaines industries étaient même assez développées chez eux : c'est ainsi que nous les avons trouvés relativement bien vêtus d'étoffes de coton du pays tissées par eux ; ils possédaient des armes en fer habilement travaillées ; les bijoux d'or leur étaient connus ; ils jouissaient d'autre part d'une organisation politique moins embryonnaire que celle de la plupart des peuples de l'ouest africain.

Ces indigènes sont intelligents, travailleurs et très économes. Au contraire de la généralité des peulhs, ils ne répugnent en aucune façon à l'idée de progrès ; ils aiment le commerce et ne négligent aucune occasion de gain. Les toucouleurs ont avec les peuhls un

caractère essentiellement commun : le goût de l'élevage du bétail ; mais ils sont plus cultivateurs encore que bergers.

On est heureux d'avoir à constater chez ces indigènes, depuis que la paix absolue règne dans le pays, un accroissement constant de la population qui s'est traduit depuis une dizaine d'années par la formation d'un certain nombre de villages toucouleurs au Niani, au Ouli, et dans l'est du Ferlo, sans cependant que les chiffres accusés par les recensements, dans les pays qu'ils ont quittés, aient cessé de marquer une légère augmentation.

Les *Sarrakolés*, qui habitent plus généralement les petites provinces du Goye inférieur et du Goye supérieur dans le nord du cercle de Bakel, occupent aussi sur la Falémé un certain nombre de villages dépendant du Boundou. On connaît les aptitudes particulières de ces indigènes pour le commerce ; ils sont aussi de bons cultivateurs.

Les *Diakankés* occupent dans le Boundou méridional, la région dite du Diaka, comprenant la basse vallée du Niérikô dont la remarquable fertilité a été signalée au début de cette étude ; seule dans tout le Boundou, cette vallée possède des pâturages qui restent verts durant toute la saison sèche.

Les Diakankés appartiennent à la race malinkée ; mais, à l'encontre de la majorité de leurs congénères, ils sont des musulmans d'une grande austérité et s'occupent uniquement d'agriculture et d'élevage.

Enfin les *Ouoloffs* occupent quelques villages dans le Ferlo-Boundou.

Produits de l'agriculture.

Ce que nous venons de dire de la population suffit à montrer que le Boundou est avant tout un pays d'agriculture et d'élevage. Toutes les variétés de grains y sont cultivées pour ainsi dire dans toutes ses parties.

Le mil (nianiko, toucouleur) est cultivé autour de tous les villages, mais surtout par les toucouleurs du Boundou méridional, chez qui la production excède le plus souvent la consommation.

Les diverses variétés de petit mil (sanio et sounna) sont partout cultivées, mais principalement par les ouoloffs qui habitent le sud-ouest de la province.

Le maïs, cultivé dans tout le Boundou, l'est plus particulièrement dans les terrains en bordure de la Falémé et du Niéri.

Le riz, également cultivé dans la plupart des villages, l'est surtout par les diakankés du Niéri, qui font un peu moins de mil.

Le fonio est moins répandu, sauf toutefois chez les ouoloffs.

Indigènes sarclant un champ.

On trouve, en outre, auprès de tous les villages, de belles plantations d'arachides, de sésame, de coton, d'indigo, de tabac.

Nous examinerons parmi ces divers produits ceux qui, étant plus répandus au Boundou que dans les autres contrées faisant l'objet de cette étude, donnent lieu dès à présent à des transactions de quelque importance ou paraissent susceptibles de développement.

Mil. — La culture du mil est de toute première importance puisque ce grain, qui remplace ici le blé, forme la base de l'alimentation des noirs et sert aussi de nourriture aux animaux. La consommation est

telle que les quantités cultivées ne suffisent pas partout aux besoins de la population ; il faut compter, en effet, avec les famines partielles qui sévissent sur le pays, causées le plus souvent non par l'insuffisance des cultures, mais par les épidémies auxquelles ce grain est sujet, l'indigène pratiquant peu les méthodes d'assolement et ne laissant pas reposer les terres après les mauvaises récoltes.

Il s'en suit que le mil est l'objet de transactions très importantes entre indigènes, le prix variant souvent du simple au double d'une région à l'autre. Le Soudan en produit des quantités considérables. Le Fouta-Toro et le Boundou sont les régions du Sénégal qui en produisent le plus ; au Cayor, au Saloum, au Niani Ouli et plus encore en Gambie anglaise, les indigènes absorbés par la culture de l'arachide ne cultivent guère que les quantités de mil nécessaires à leurs besoins. Aussi le prix y atteint-il souvent 0 fr. 20 et même 0 fr. 25 le kilogr., tandis qu'il varie de 0 fr. 07 à 0 fr. 10 au Boundou et ne dépasse guère 0 fr. 05 au Soudan nigérien. On aperçoit de suite l'importance du trafic intérieur auquel pourra donner lieu cette denrée du jour où sera construite la voie ferrée reliant le Soudan à la côte.

Dans les escales du Sénégal, à Bakel par exemple et plus encore à Kayes, le mil fait dès à présent l'objet d'un commerce d'une certaine importance ; les traitants achètent le plus possible sitôt après la récolte, surtout quand ils la prévoient insuffisante ; puis quand le grain a augmenté de valeur, ils revendent sur place ou expédient dans les villes du Bas-Fleuve l'excédent des quantités nécessaires aux besoins de leur personnel. La valeur double parfois d'une récolte à l'autre.

Il y a lieu d'envisager le cas où la production du mil venant à augmenter dans des proportions importantes, son prix baisserait encore. Il serait alors possible de retirer du mil de l'alcool dont la qualité serait au moins égale à celle des alcools de grains à bas prix que l'Allemagne exporte en si grandes quantités dans ce pays et dont le succès va toujours croissant chez les populations fétichistes. L'alcool pourrait également trouver sur place un débouché dans l'industrie.

Maïs. — Les prix sont sensiblement les mêmes pour le maïs que

pour le mil et la plupart des régions le produisent également ; les cours du maïs toutefois sont un peu moins variables parce que ce grain est cultivé en moins grande quantité n'étant pas pour le noir un aliment de première nécessité. Au Boundou, au Niani-Ouli où il est de très belle qualité, il peut être produit facilement à raison de 7 à 8 francs les 100 kilos.

Le maïs, au Dahomey, fait déjà l'objet d'un commerce d'exportation assez important (plus de 7.000 tonnes ont été exportées en 1906). Du jour où l'indigène aura l'assurance que ce produit lui sera acheté dans des conditions avantageuses, il pourra en être de même dans ces régions où sa culture est susceptible d'être étendue dans des proportions considérables.

Sésame. — Cette plante donne un grain un peu plus petit que le mil et fournissant une huile assez semblable à celle de l'arachide, mais plus fine, d'une densité beaucoup plus forte et d'une valeur commerciale d'un tiers au moins plus élevée. Cette huile remplace bien l'huile d'olive dans l'alimentation, mais elle est surtout employée pour l'horlogerie et la machinerie ; elle sert aussi dans la parfumerie et la pharmacie.

On exporte de l'Inde des quantités très importantes de sésame, mais cette graine est de plus en plus demandée en Europe ; elle est surtout consommée en France et en Allemagne. Le principal marché pour le sésame est Marseille où cette graine était payée, en juin 1906, 35 francs les 100 kilogr., tandis que l'arachide en coques de Rufisque ne valait que 27 francs les 100 kilos à la même époque [1].

Le sésame est cultivé dans la plupart des villages du Soudan. Au Boundou, dans la Haute-Gambie, au Niani-Ouli (les Bambaras et les Malinkés l'appellent « méné méné », les toucouleurs et les peulhs l'appellent « benné »). Toutefois dans ces régions cette graine n'a donné lieu et ne pouvait, vu l'état des voies de communication, donner lieu jusqu'ici à aucun commerce d'exportation ; en Guinée, au contraire, où elle est également cultivée, mais seulement dans la zone maritime, l'exportation a commencé dès 1899 (25.353 francs),

1. D'après les mercuriales de la maison Rocca, Tassi.

en 1903 elle atteignait 123.785 francs, mais elle s'est peu développée depuis.

Au Boundou, le sésame se sème généralement entre les rayons de maïs ou de coton. Cette culture pourra sans doute y être répandue de préférence à celle de l'arachide et bien qu'elle demande plus de soins que cette dernière.

Coton. — Moins sans doute que sur les rives du Niger, mais plus en tous cas que dans toute autre région du Sénégal, le coton est cultivé au Boundou. Si la population était plus dense, il n'y aurait pas à hésiter à y propager cette culture qui réussit merveilleusement et donne lieu déjà à une véritable industrie locale. L'établissement de la voie ferrée, qui aura pour effet certain, après quelques années, d'attirer les indigènes de l'intérieur dans la zone d'action directe du chemin de fer, contribuera à lever cette difficulté, tandis que l'introduction des étoffes de fabrication européenne à des prix beaucoup plus avantageux, amènera forcément l'indigène à renoncer à bref délai au tissage par les moyens rudimentaires dont il dispose. Sa production actuelle de coton, déjà considérable somme toute, puisque dans la plupart de ces régions elle suffit largement à la consommation locale — et nous verrons qu'elle la dépasse parfois — deviendra inutile du fait de l'introduction de nos tissus à meilleur compte. Si donc nous nous attachons dès à présent à améliorer cette production par l'introduction des espèces américaines — et il convient de noter ici que souvent, à notre passage dans leurs villages, les indigènes de cette contrée nous ont demandé de leur faire obtenir des distributions de graines —, il sera possible ainsi de les amener, plutôt que de renoncer à une culture qui est entrée anciennement dans leurs usages, à la continuer et même à l'étendre en vue de l'exportation.

Ceci n'est pas moins vrai en ce qui concerne le Soudan : l'établissement de voies de communications rapides et constantes avec la côte permettra la vente au plus bas prix des étoffes de fabrication européenne. De ce jour aura vécu l'industrie indigène du tissage encore très florissante. Il nous appartient de préparer et même de hâter cette crise, dont bénéficiera à un double point de vue l'indus-

trie française, c'est-à-dire de donner la plus grande extension possible à la culture du coton en même temps que nous fournirons à l'indigène les moyens de l'améliorer, de façon à pouvoir lui acheter aussitôt et au meilleur compte sa production devenue inutile.

C'est un fait prouvé par l'expérience, que l'introduction des étoffes européennes, partout où elle a pu avoir lieu dans des conditions de prix abordables pour l'indigène, a tué l'industrie locale du tissage ; il s'agit donc simplement de ne pas laisser mourir avec elle, mais au contraire d'étendre et d'améliorer dans ce pays, la culture du coton.

Nous n'envisagerons pas la question à un autre point de vue : il appartient au seul service compétent, l'Inspection de l'Agriculture de l'A. O. F. dont les efforts persévérants seront certainement couronnés de succès, de déterminer quelles sont les espèces à propager dans chaque région, en même temps que les méthodes de sélection à employer dans les contrées comme le Boundou où aucun essai n'a pu encore être tenté et dans celles où les plants exotiques n'ont pas donné jusqu'ici les résultats attendus [1].

En ce qui concerne le Boundou, nous relaterons seulement que le coton indigène y est cultivé dans toutes ses parties et par tous les habitants, toucouleurs, diakankés, ouoloffs ; l'arbuste est de très belle venue, ses coques sont fortes et bien garnies. Mais c'est surtout dans le Boundou méridional et dans la vallée du Niéri, habitée par les diakankés, que cette culture est en honneur et nous a paru réussir le mieux : les indigènes du nord du Boundou et surtout les sarrakolés qui habitent les petites provinces du Goye supérieur et du Goye inférieur, voisines du fleuve Sénégal, viennent acheter du coton dans les villages du Niéri quand leur récolte n'a pas été suffisante. Le coton, en ce cas, est vendu non égrené par paniers dont chacun représente une charge de 15 à 18 kilogrammes au maximum, et cette quantité est payée de 4 à 5 francs suivant les années ; elle est suffisante pour la confection de six ou même de sept pagnes.

1. Les résultats déjà obtenus sous ce rapport à la station agronomique de Koulikoro, que nous avons eu l'occasion de visiter, sont tout à fait encourageants.

La production de coton au Niéri [1] excède donc le plus souvent les besoins des habitants, pour la plupart vêtus cependant d'étoffes du pays. Aussi ces indigènes se livrent-ils à une sorte d'industrie du coton : ils confectionnent des pagnes d'environ 2 mètres carrés qu'ils vont échanger contre de l'or au Bélédougou, où cependant le coton est également cultivé, mais où le tissage est plus grossier.

Le coton est également cultivé dans toute la Haute-Gambie, prin-

Tisserand au travail.

cipalement au Deltilia où il fait l'objet d'un commerce relativement important et dans toutes les provinces du Bambouck ; mais il nous a paru que dans toutes ces régions, soit par manque de soins de la part des indigènes, soit par suite de conditions climatériques moins favorables, il était de qualité très inférieure à celle du Boundou.

D'un façon générale d'ailleurs, on ne doit pas perdre de vue que les régions où le coton est le plus cultivé ne sont pas toujours de ce seul fait, celles où il pousse le mieux, mais plutôt celles où, par suite

1. A cette région appartiennent entre autres, les villages de Bala, Comoti, Dianna, N'Garivol, dans le voisinage immédiat du tracé Thiès-Talary.

de l'éloignement et de la pénurie des voies de communication, les tissus de fabrication européenne coûtent trop cher et sont encore peu connus. Par contre, au Niani-Ouli et dans le Haut-Saloum, pays mieux desservis à la faveur de leur voisinage des escales de Gambie, la culture du coton paraît de jour en jour plus négligée, remplacée d'ailleurs par celle de l'arachide.

En ce qui concerne la Gambie anglaise, il est intéressant de noter ici que les essais coûteux et peu satisfaisants, entrepris dans cette colonie étrangère pour l'extension de la culture du coton ont été abandonnés depuis plus d'un an. Le plant américain s'est, il est vrai, substitué sur beaucoup de points à l'espèce du pays, mais l'indigène est trop absorbé par la culture de l'arachide, qui lui laisse de beaux bénéfices, pour s'adonner vraiment à celle du coton : les achats faits par la British Association étaient si peu importants qu'elle n'avait pas intérêt à les continuer. Les efforts de nos voisins au point de vue cotonnier sont aujourd'hui concentrés sur la Nigéria.

Indigo. — Coïncidence heureuse pour l'indigène, à côté du coton et dans toutes les mêmes régions, on trouve la teinture : l'indigo est cultivé par les sarrakolés dans les provinces du Goye et dans les villages du Boundou voisins de la Falémé. Les toucouleurs du Boundou, non plus que les peulhs d'une façon générale, ne s'adonnent à cette culture; mais elle est au contraire en honneur chez les Diakankés du Niéri, comme chez tous les Malinkés, qu'ils habitent le Niani-Ouli, la Haute-Gambie ou le Bambouck.

Les plantations d'indigo sont souvent fort importantes et l'indigène se livre d'autant plus volontiers à cette culture qu'elle n'exige presque aucun soin.

Au Boundou, cet arbuste atteint généralement la taille de 1 m. à 1 m. 20. Les Diakankés sont de tous les indigènes que nous avons visités ceux qui le cultivent en plus grandes quantités, mais les Sarrakolés sont de beaucoup les plus habiles à préparer la teinture. Ces Sarrakolés du nord du cercle de Bakel et des rives du Sénégal jusqu'à Kayes, déjà connus comme d'habiles tisseurs, confectionnent pour la vente des étoffes relativement fines et très durables que leurs femmes teignent ensuite fort adroitement à l'indigo. Les pagnes d'environ 2 mètres carrés valent de 10 à 15 francs, les bou-

bous valent 30, 40 et même 50 francs ; ils sont très appréciés des riches traitants du Bas-Sénégal et de la Gambie.

Élevage. — Le Boundou, comme le Niani-Ouli et de façon générale les pays peuplés de peulhs et de toucouleurs, est particulièrement riche en bétail : il n'est pas de village, ni pour ainsi dire de famille qui n'ait son troupeau de bœufs et aussi de moutons et de chèvres. L'élevage est surtout prospère dans la zone qui avoisine le Sénégal et dans l'extrême sud de la province où la vallée du Niéri offre d'excellents pâturages. L'évaluation est d'environ 12.000 bêtes à cornes, 10.000 moutons, 9.000 chèvres. C'est peu, auprès des chiffres de la Guinée par exemple, et plus particulièrement du Fouta D'Jallon [1], mais c'est assez déjà pour donner l'espérance d'un élevage vraiment prospère, et susceptible de permettre l'exportation du bétail, surtout si l'on songe qu'aucune sélection n'a jamais été pratiquée parmi les troupeaux et que rien encore n'a pu être tenté pour les protéger contre les maladies à trypanosomes.

La race de bœufs qui domine est celle dite « N'Dama », produit de l'espèce « Fouta Dialonké » ou « Firdou », avec les bœufs à bosse ou « Gobra ». Dans le sud du Boundou, on trouve aussi quelques bœufs de la race dite « Niocolo ». L'espèce « N' Dama » est plus grande, plus robuste, donne davantage de lait et est plus recherchée que celle du « Niocolo », moins bien domestiquée ; la viande est meilleure. Une vache vaut de 80 à 125 francs sur place.

Le toucouleur, comme le peulh, est très entendu dans les soins à donner aux troupeaux, mais il n'aime guère à se défaire d'une tête de bétail. Si cependant le chef de famille n'a d'autres moyens de se procurer les espèces qui lui sont nécessaires pour le paiement d'une dette ou pour celui de l'impôt, c'est de préférence à Kaolack et au besoin à Thiès qu'il conduira son bétail ; quelquefois aussi il ira en Gambie anglaise où les prix ne sont pas sensiblement moins avantageux. Le prix d'une vache « N'Dama » à Kaolack varie de 120 à 160 francs ; il serait un peu moins élevé à Thiès et n'atteindrait qu'exceptionnellement 150 francs en Gambie anglaise, même à

1. Pour la seule région du Fouta D'Jallon, l'évaluation est de 170.000 bêtes à cornes. La Guinée exporte annuellement 5.000 bœufs dans toutes les colonies de la côte et environ 1.600 moutons. Pour les peaux l'exportation atteint le chiffre de 75.000.

Bathurst [1] qui est un peu plus éloigné cependant pour les indigènes du Boundou.

Dans le nord du cercle de Bakel, c'est-à-dire dans les provinces du Goye et du Boundou septentrional, on trouve le grand mouton maure dont le prix ne dépasse guère 5 francs ; mais cette espèce d'ailleurs de qualité inférieure, ne vit pas dans le Boundou méridional où l'on trouve uniquement le mouton de taille moyenne, à laine courte, et dont le prix varie de 7 à 10 francs sur place. L'indigène n'en fait pas le commerce ; l'éloignement des centres et les difficultés que présentent les communications ne le permettent pas.

Les chèvres valent 5 et 6 francs au plus.

Peaux. — Le commerce des cuirs ne saurait présenter dans ces régions le même intérêt qu'au Soudan et en Guinée, où le bétail, au moins dans certaines contrées est très abondant, néanmoins il existe déjà et donne lieu à des transactions de plus en plus appréciables. Les peaux de bœufs vertes provenant de cette région sont vendues à Bakel à raison de 1 franc le kilo et de préférence à Guénoto et aux escales anglaises [2] où le prix a été porté cette année de 1 fr. à 1 fr.25 le kilogramme, en vue de concurrencer le marché de Sedhiou, où ce cours est depuis longtemps établi.

L'exportation à lieu à destination de Liverpool, Hambourg, Marseille et le Havre [3].

1. Bathurst est connu des indigènes de l'intérieur sous le nom de Bandioulou.

2. La Gambie anglaise exporte chaque année une moyenne de 50.000 kilos de peaux vertes provenant en majeure partie du territoire français : Ferlo méridional, Niani-Ouli, Boundou, Haute-Gambie, Firdou.

3. SÉNÉGAL ET HAUT-SÉNÉGAL, NIGER

(Exportations)

Peaux brutes	1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
De bœufs — Petite côte	65.451 k.	26.880 f.	»	»
De bœufs — Casamance	7.261	2.905	1.101 k.	440 f.
De bœufs — Autres	52.565	23.425	143.786	57.515
De moutons et de chèvres	5.961	2.981	19.974	9.687
Pelleteries brutes	5	20	257	858
	137.243 k.	56.311 f.	164.518 k.	68.500 f.

Les peaux de mouton qui ne pourraient avoir qu'une très faible valeur commerciale, sont cependant recherchées des indigènes du Boundou, tous musulmans, qui les emploient pour s'agenouiller pour le Salam ; elles valent jusqu'à 2 francs entre indigènes. La peau de bouc ou de chèvre vaut 0 fr. 50 ; elle sert à transporter l'eau en voyage et aussi dans les villages, à demeure.

Le commerce des laines, si intéressant au Soudan, en raison du prix infime du mouton à longue laine qui peut être acheté de 1 fr. 50 à 2 francs au Macina et dans toute la Boucle du Niger, ne saurait exister quant à présent au Boundou ni dans aucune région du Sénégal ; mais le mouton à laine pourrait sans doute être introduit au Boundou où nous en avons déjà rencontré quelques rares spécimens et mieux dans la Haute-Gambie qui présente plus d'analogie avec les régions soudanaises.

Produits divers :

Cire. — L'abeille abonde dans tout le Boundou et principalement dans le Ferlo-Boundou. Tous les indigènes récoltent le miel, mais jusqu'à ces dernières années les Diakankés seuls avaient songé à tirer parti de la cire ; les toucouleurs commencent également aujourd'hui à la récolter.

Elle est assez rarement vendue à Bakel : ce sont d'ordinaire les « dioulas » qui viennent l'échanger au Boundou contre des produits de notre industrie, le plus souvent contre de la poudre et des munitions et vont ensuite la vendre à Bafata, en Guinée portugaise, où les prix pour ce produit sont sensiblement plus avantageux : le kilo de cire atteindrait à Bafata, comme à Bissao, le prix de 1 fr. 50 alors qu'il ne dépasse pas 1 fr. 25 à Bakel. Les maisons de commerce de Kaolack n'achètent pas la cire.

Dans toute la Haute-Gambie où ce produit est beaucoup plus abondant encore qu'au Boundou, les malinkés ne manquent pas de le récolter en même temps que le miel ; il est le plus souvent échangé contre des marchandises de peu de valeur aux colporteurs de passage et vendu par ceux-ci à Bafata.

L'abeille n'est pas moins abondante au Bambouck et l'on aperçoit des ruches suspendues aux branches des nettés à l'entrée de

tous les villages; mais les indigènes, qui font cependant une grande consommation de miel, négligent le plus souvent de conserver la cire qui n'est achetée dans le commerce à Kayes qu'à raison de 1 franc le kilogramme.

Ce produit vaut, rendu en France, environ 3 fr. 25 le kilogramme.

L'ivoire et l'or ne sont au Boundou que des produits accessoires et nous ne ferons ici que les mentionner. L'éléphant, en effet, y est assez rare; on ne le rencontre guère que dans le sud de la province et dans la partie inhabitée qui la sépare de la Haute-Gambie, mais il est ensuite d'autant plus commun qu'on se rapproche davantage de la Gambie.

Les indigènes recueillent l'or en saison sèche dans les alluvions du lit de la Falémé; ils procèdent à l'extraction par lavage du sable aurifère; mais cette industrie est, somme toute, peu importante au Boundou : seuls les villages de Sitakoto, Bountou, Kaourou et Sandicounda se livrent d'une façon constante chaque année à la recherche de l'or. Le rendement est d'ailleurs assez faible et il ne nous paraît pas qu'il puisse dépasser annuellement 5 à 6.000 francs.

Le Boundou possède aussi des gisements de *fer*. Dans la région du Tiali et dans le Ferlo-Niéri ce métal existe en proportion assez grande dans la latérite; mais certaines roches le contiennent en quantités bien plus importantes et il arrive que la boussole s'affole sous l'influence du sol ferrugineux [1]; il y a quelques années les indigènes se livraient encore à l'industrie du fer, le procédé employé pour l'extraction du minerai présentait une certaine analogie avec celui des hauts-fourneaux. On trouve encore de loin en loin dans le pays des fours de ce genre pour la plupart définitivement abandonnés et qui attestent seuls l'ancienne prospérité relative de cette industrie indigène.

1. Dans la région que dessert le chemin de fer du Soudan entre Bafoulabé et Toukoto, certaines roches ont été reconnues contenir jusqu'à 75 % de fer.

Animaux de transport et de traits. — Les routes.
Emploi de l'âne pour le portage.

Dans le Bas-Sénégal, au Baol et même au Saloum, les transports sont généralement effectués à dos de chameau. Un grand nombre de maures vivent uniquement de cette industrie des transports. Mais le chameau ne dépasse pas le Saloum oriental [1] ; il ne saurait s'acclimater au Boundou ni même au Niani-Ouli.

Le cheval est commun dans tout le Bas-Sénégal, au Cayor, au Baol et au Saloum ; il résiste aussi au Niani-Ouli et dans le nord du cercle de Bakel ; mais il n'a pu être encore acclimaté ni dans le sud du Boundou ni en Haute-Gambie où la mortalité est très fréquente [2].

L'âne et le bœuf porteur résistent bien partout. Le bœuf sera utilisé avec avantage comme animal de trait dès que le réseau des routes carrossables pourra être étendu. En attendant, partout où ne pénètre pas le chameau, les transports ne pourront se faire qu'à dos d'âne.

Les indigènes de la Sénégambie, sauf ceux du Bas-Sénégal, du Cayor et du Saloum, se livrent peu à l'élevage des animaux de transport et de trait. Le nombre des chevaux n'atteint pas 400 au Boundou, tandis qu'il est de plusieurs milliers au Baol et au Saloum ; celui des ânes est de 6 à 700 au Boundou, tandis qu'il est évalué à 9.000 au Saloum. Les animaux de transport sont donc relativement nombreux au Baol et au Saloum ; ils le sont moins au Niani-Ouli et au Boundou ; enfin ils sont rares en Haute-Gambie et plus rares encore au Bambouck.

1. Ce n'est que depuis 1901, à la suite de l'établissement des premières pistes, que le chameau pénètre au Saloum oriental.

2. Les indigènes attribuent eux-mêmes la plupart des cas de mortalité des chevaux au Boundou méridional et en Haute Gambie à la piqûre de la mouche « T'setsé » qui décime également les troupeaux dans ces régions.

Une autre cause de mortalité serait l'empoisonnement par le « Tali » (Strauphantus). Le tali est une plante arborescente qui pousse de préférence sur les bords des cours d'eau. Au dire des indigènes, la chute de ses feuilles en fin de saison sèche suffirait à corrompre l'eau. Il est certain qu'à cette époque les chevaux sont fréquemment atteints d'entérite qui, le plus souvent occasionne la mort.

Les chevaux sont le plus souvent importés à Bakel et au Boundou par les maures. La race dite « Kalémé »[1] au Fouta Sénégalais est à la fois la plus répandue et celle qui résiste le mieux. Le prix d'un cheval varie habituellement de 150 à 300 francs.

Les bœufs porteurs sont généralement aussi importés par les maures; mais ils sont partout en assez petit nombre et ils sont surtout coûteux : le prix varie habituellement de 150 à 200 francs,

Caravane d'ânes chargés de sel.

mais il augmente sensiblement au Saloum et au Niani pendant la période de traite et atteint souvent alors 300 francs. Il est juste de dire que le bœuf peut porter une charge qui n'est pas très inférieure à celle du chameau dont le prix au Saloum varie de 300 à 400 francs en temps ordinaire et atteint souvent 500 francs pendant la période de traite. La charge habituelle du chameau est de 350 et 400 kilos; mais ce poids peut être dépassé : en arachides, pendant la traite, les chameaux des maures portent couramment 500 kilos et parfois même davantage. Au Sine-Saloum, comme dans le cercle de Thiès, les transports par chameaux sont effectués à raison de 1 fr. 50 par

1. Cette même race est appelée « Park » au Cayor.

100 kilos pour les 15 premiers kilomètres et au delà à raison de 1 franc par 100 kilos et par distance nouvelle de 15 kilomètres. Malheureusement ces animaux sont encore en nombre insuffisant même au Baol et au Saloum.

L'âne au contraire est partout très répandu et nous avons vu déjà qu'il est employé par la majorité des colporteurs pour le transport des marchandises à l'intérieur. Il n'y a dans tout le pays qu'une même race : l'âne gris, marqué d'une croix noire sur le dos, petit mais robuste, se nourrissant de rien, n'exigeant pour ainsi dire aucun soin et fournissant cependant des étapes journalières de 20 kilomètres avec une charge moyenne de 80 kilos.

Ces ânes proviennent pour la plupart du Sahel, où on peut se les procurer en nombre considérable. L'administration du chemin de fer du Soudan en avait fait acheter, il y a seulement quelques années, durant la période de construction, un lot important qui a rendu de bons services pour le transport des matériaux à l'avant, dans les passages difficiles. On sait également qu'un grand nombre de maures du Sahel, race essentiellement commerçante, se livrent à de véritables entreprises de transport entre Bamako et Sikasso et pénètrent même jusquà Bobo-Dioulasso. L'administration du Haut-Sénégal et Niger favorise d'autant plus volontiers ces entreprises qu'elles évitent des difficultés et atténuent dans une large mesure les misères du portage, laissant cependant aux indigènes qui les effectuent des bénéfices appréciables, en même temps qu'elles permettent de réaliser une économie de 40 à 50 °/₀ sur le portage à tête d'homme, qui bientôt aura complètement disparu.

L'âne pourra de même être utilisé dans toutes les régions sénégalaises soumises à l'influence de la voie ferrée. Son prix qui ne dépasse pas 15 à 20 francs au Sahel augmente à mesure que l'on descend vers la côte ; il est de 25 à 30 francs à Koulikoro et à Bamako, de 30 à 40 à Médine, à Kayes et même à Bakel ; au Boundou et dans la Haute-Gambie il varie de 40 à 60 francs, selon l'âge et la taille. Enfin au Niani-Ouli et plus encore au Saloum ; où cet animal est d'autant plus recherché que l'indigène se refuse en quelque sorte au portage même pour ses propres besoins, son prix n'est pas inférieur à 75 francs et souvent il atteint 100 francs ; l'ânesse est payée jusqu'à 150 francs.

Au Saloum l'état des routes est satisfaisant [1]; au Niani-Ouli, dans certaines parties du moins, il est déjà suffisant pour permettre le passage des charrettes; aussi les postes de Kaolack et de Maka-Colybentan, de même que les comptoirs de commerce établis dans les escales du Saloum, disposent-ils de quelques voitures et de quelques tombereaux qui permettent pendant la saison sèche, d'assurer les transports courants et en particulier les transports du personnel et des bagages sans recourir au portage; mais partout ailleurs l'emploi du cheval et du bœuf comme animaux de trait n'est pas encore possible; les sentiers, simples pistes tracées à la longue par le passage des gens et des animaux, coupées à tout instant par les dépressions de nombreux marigots souvent infranchissables en hivernage, permettent à peine aux indigènes de se déplacer durant cette période.

En même temps que sera établi le chemin de fer, grand collecteur du trafic général du pays, il sera indispensable de diriger vers cette artère principale, des voies secondaires de communication routes praticables à toute époque et qui feront l'office de petits collecteurs du trafic entre les diverses localités et vers les principales stations de la ligne. Mais un tel réseau de routes sera long et coûteux à établir; il est bien évident qu'il ne pourra l'être qu'au fur et à mesure du développement du pays. C'est cependant ce réseau de routes qui, venant en quelque sorte s'appuyer sur la voie ferrée, pourra permettre au commerce d'établir dans les principales localités de l'intérieur des comptoirs qui draineront les produits de l'arrière-pays. De ce jour deviendront possibles également les entreprises agricoles, les exploitations minières.

En attendant, les indigènes devront utiliser dans chaque région les seuls moyens dont ils disposent, c'est-à-dire les animaux porteurs, le bœuf et l'âne. Ce dernier est incontestablement le plus

1. Kaolack est relié à Maka-Colybentan par une route carrossable ayant un développement total de plus de 200 kilomètres et une largeur minima de 6 mètres. Cette route passe par Kafering, Malem, M'Baye, Sallicounda; elle a été prolongée récemment de Maka-Colybentan à Guénoto, par Sine. D'autres routes carrossables relient Kaolack à Thiès par Fatick, Fissel et Soussounne (136 kil.); Kaolack à N'Gahaye (83 kil.); Kaolack à Niore (65 kil.). Malem est relié dans les mêmes conditions à Tague et Ouarnéo (35 kil.).

résistant, celui qui peut rendre les meilleurs services. D'une façon générale, partout où ne vit pas le chameau, l'âne sera utilisé avec avantage. Son emploi doit être d'autant plus généralisé qu'il aura pour conséquence certaine la suppression du portage, à la fois barbare et coûteux, et qui prive l'agriculture d'un tiers peut-être des bras dont elle pourrait disposer.

L'escale de Bakel. — Son commerce.

Bakel est actuellement l'unique centre commercial desservant le Goye supérieur, le Goye inférieur et la majeure partie du Boundou. Nous avons vu déjà qu'un assez grand nombre d'indigènes du Boundou méridional commercent de préférence avec les escales de Guénoto et de Fatatenda, où les prix sont sensiblement plus avantageux pour tous les articles d'importation, sinon pour tous les produits d'exportation. Quelques habitants des villages de la rive gauche de la Falémé vont aussi à Kayes, où les prix sont également un peu plus avantageux qu'à Bakel ; mais ce courant commercial est somme toute peu accentué. Il y a seulement douze ou quinze ans, au temps où le commerce de la gomme faisait l'objet principal des transactions dans tout le Sénégal, Bakel était une escale fort importante et la plupart des grosses maisons y étaient représentées par des agents européens ; aujourd'hui, cette localité est tombée au rang d'un marché très secondaire : dix ou douze comptoirs[1] y sont établis, dont un seul tenu par un agent européen représentant une des grosses maisons du Sénégal, fait le tiers environ des affaires de la place dont le chiffre total est évalué à 400.000 francs[2]. Il est juste de dire que le seul représentant euro-

1. Les trois principaux comptoirs appartiennent aux maisons Buhan et Teissère, Maurel et Prom, Devès Chaumet et Cie.

2. Ci-dessous les chiffres indiquant le nombre des patentes de commerce délivrées pour le cercle de Bakel durant ces trois dernières années, avec le montant des recettes effectuées à ce titre.

En 1904.....	24 patentes de commerçants pour une somme de.....	2.284 fr.	17
— 1905.....	22.....	1.947	90
— 1906.....	18.....	1.496	15

péen du commerce à Bakel s'efforce de faire des prix qui ne soient pas très supérieurs à ceux de Kayes, tandis que les traitants indigènes, ouoloffs pour la plupart, bien que n'occasionnant à leurs maisons que des frais généraux évidemment inférieurs, ont cependant des prix beaucoup plus élevés. Ci-dessous les prix des principales marchandises vendues à Bakel.

Fortin de Bakel vu du Sénégal.

Toile blanche	depuis	0 fr. 50	le mètre.
Sucreton, roum	—	0 fr. 50	—
Percale, escamite		0 fr. 60	—
Liménéas, indienne	—	0 fr. 60	—
Kitikan	—	0 fr. 75	—
Basin bleu	—	0 fr. 75	—
— blanc	—	1 fr. à 2 fr.	—
Mousseline dentelle	—	1 fr. 50	—
Fil de coton blanc (garey)	—	4 fr.	le kilo
— noir —	—	6 fr.	—

Pièce guinée filature	depuis	7 fr. 50	le kilo
Cardes	—	2 fr. 25	la paire
Bleu guimet en boules	—	0 fr. 75	la boîte de 200 grs.
Bougie d'exportation	—	1 fr.	le paquet
Savon		1 fr.	le kilo
Tabac en feuilles	—	4 fr.	—
Biscuits	—	1 fr.	
Sucre en pain	—	1 fr.	—
Riz d'importation	—	37 fr. 50	les 100 kg.

Le chiffre d'affaires indiqué ci-dessus est surtout représenté par la vente des marchandises d'importation ; l'achat des produits ne représente qu'une valeur relativement faible : il porte exclusivement sur la gomme, l'arachide, le mil, la cire et l'or. Tous les comptoirs font d'ailleurs le même genre d'affaires comportant exclusivement l'achat de ces produits.

La gomme, l'arachide et la cire sont les seuls produits exportés et encore ne le sont-ils qu'en quantités assez faibles, l'arachide est payée à l'indigène de 7 à 8 frs les 100 kgs. Bakel en fait annuellement environ 600 tonnes. La gomme dure est achetée à raison de 0 fr. 40 le kilog. Le mil qui donne lieu à des transactions assez importantes avec les maures est acheté de 0 fr. 10 à 0 fr. 15 et revendu 0 fr. 20 le kilog. L'or en lingot est acheté de 10 à 11 fr. le gros (3 gr. 816) ; il provient de la Falémé et de la Haute-Gambie, les quantités achetées à Bakel sont peu importantes et cet or passe pour ne pas valoir celui de Bambouck ; aussi est-il rarement exporté ; la plupart des maisons de commerce le font travailler par les bijoutiers du pays [1] et il est revendu à Dakar, à Saint-Louis et dans tout le Bas-Sénégal, sous forme de bijoux très appréciés des ouoloffs et de la majorité des indigènes de la côte.

Quelques traitants de Bakel ont établi dans l'intérieur pour la vente des marchandises et l'achat des produits, un certain nombre de comptoirs de sous-traitants : à Koussan, chef-lieu du Boundou méridional et résidence de l'Almany ; à Sénoudébou et à Tamboura,

1. Le travail de l'or se paye habituellement à raison de 5 fr. par gros d'or employé.

sur la Falémé ; à Tuabo, Mondéri, Diawara, Manaël, dans le Goye inférieur. Les prix de ces comptoirs de l'intérieur ne sont pas sensiblement plus élevés que ceux de Bakel. Les transports entre Bakel et Sénoudébou, Tamboura et même Bountou où se traitent quelques arachides, se font par chalands à l'époque de la traite ; à Koussan, ils se font par ânes et bœufs porteurs.

La présence des maures donne au marché de Bakel une certaine animation ; ils apportent les produits du désert ; la gomme, les plumes d'autruche, et ils conduisent surtout de nombreux troupeaux de bœufs et de moutons, ainsi que des chevaux et quelques bœufs porteurs ; ils remportent en échange du mil, du sucre et quelques étoffes, principalement des guinées.

La main-d'œuvre n'est pas rare à Bakel et les prix ne sont pas très élevés ; les manœuvres se payent 0 fr. 75 à 1 fr. par jour ; les laptots de 1 fr. à 1 fr. 50, les ouvriers charpentiers et maçons de 2 à 4 francs.

Les transports se font le plus souvent à prix convenu, d'après la distance ; à la journée, le prix de location d'un âne est habituellement de 1 fr., celui d'un cheval de 2 fr. [1]

1. Ci-dessous les chiffres indiquant le nombre des patentes de colporteurs et permis de circulation délivrés à Bakel pendant ces trois dernières années avec le montant des recettes réalisées à ce titre :

En 1903....	183 patentes de colporteur ou permis de circulation pour une somme de.....	1.932 fr.	93
— 1905....		2.050	84
— 1906....		4.089	85

4° Haute-Gambie.

Divisions administratives. — Dénombrement.

La population du cercle de Kédougou est d'environ 25.000 habitants ; elle est donc sensiblement moins clairsemée dans cette région qu'au Boundou, puisque la superficie des deux territoires est à peu près la même.

Cette population est répartie de façon très inégale ; alors en effet que les provinces du nord du cercle, Bélédougou, Badon, Sirimana, Bafé-Satadougou, ne comptent que 8.000 habitants, les provinces méridionales au contraire, Dentilia et Niocolo, en ont environ 17.000, la superficie d'ensemble des unes et des autres étant cependant à peu de chose près la même. Au reste, il est à remarquer — et c'est un fait presque absolu — que la population, si clairsemée dans toutes ces contrées, l'est cependant de moins en moins à mesure que l'on avance vers le sud, pour devenir relativement dense au Fouta D'Jallon : ainsi les provinces du Sabé et du Sangala, au sud du cercle de Kédougou, ont un chiffre de population presque double pour une étendue territoriale inférieure. A l'ouest, au contraire, les provinces du Gamon, du Tenda-Bady, du Damentan, rattachées administrativement au cercle du Niani-Ouli, mais dont nous n'avons pas parlé encore, considérant qu'elles font géographiquement et à tous points de vue partie de la Haute-Gambie, n'ont qu'une population tout à fait infime pour une étendue territoriale assez considérable. Au sud même de ces provinces et en confirmation de ce fait que la population est plus dense à mesure que l'on approche du Fouta D'Jallon, le pays des Coniaguis et des Bassaris, d'une superficie beaucoup plus réduite, compte déjà de 28 à 30.000 habitants.

Notre pénétration en Haute-Gambie est de date relativement récente : l'Administration du Sénégal, dont l'activité se trouvait employée ailleurs, n'a pu procéder que tardivement à l'organisation

de ces contrées éloignées ; il en a été de même dans la partie du territoire dépendant de la Guinée. Aussi ne possédons-nous encore que des données fort imprécises à tous points de vue sur la Haute-Gambie et sur la nature même de ses ressources.

En 1898, ces territoires ont été parcourus, on pourrait presque dire pour la première fois[1], par un petit groupe d'administrateurs à l'occasion de la délimitation entre les colonies du Sénégal et de la Guinée française ; mais dans le partage auquel aboutit cette délimitation, il ne semble pas qu'il ait pu être tenu compte de la configuration générale du pays ni de la similitude de certains éléments ethniques, tandis que furent en partie satisfaites les prétentions exagérées d'un chef indigène, Alpha-Yaya, alors almany du Labé. Les agissements de ce chef devaient avoir ultérieurement pour conséquence le soulèvement de la peuplade des Coniaguis, voisine de la région déjà soumise à son influence (1902).

C'est à la suite de la délimitation de 1898 que les provinces du Coniagui, du N'Dama, du Sabé, du Sangala, qui confinent, il est vrai, au Fouta D'Jallon, mais font cependant partie du bassin supérieur de la Gambie, échurent en partage à la Guinée, tandis que le Sénégal ne conservait sur la rive gauche de la Gambie que le Niocolo et le Damentan. Le bassin économique du fleuve, dans sa partie supérieure se trouve ainsi divisé entre ces deux colonies.

Sous l'heureuse action du Gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française ces distinctions de frontière entre colonies françaises devaient bientôt s'effacer, en même temps que, de part et d'autre, on allait pouvoir, en pacifiant complètement le pays, préparer la mise en valeur — aujourd'hui devenue possible — de cette vaste contrée.

Au début de 1903 deux postes furent établis dans les territoires de la Guinée française avoisinant la Haute-Gambie : *Youkoukou*, au Coniagui, *Médina-Kouta*, sur la rivière Kouta affluent de gauche de la Gambie qui, en cette partie extrême de son cours, n'est plus navigable qu'aux pirogues et sans doute aussi aux chalands pen-

1. Le Docteur Rançon, qui avait visité la Haute Gambie antérieurement, en a cependant laissé une description vraiment intéressante.

dant la saison d'hivernage. Le poste de Médina-Kouta commande les provinces peulhes du Sabé et du Sangala.

Enfin, en 1904, nous fûmes chargé de fonder dans les territoires de la Haute-Gambie, dépendant du Sénégal, le poste de *Kédougou*. Le poste commande les petites provinces du Niocolo, du Dentilia, du Badou, du Bélédougou, du Sirimana et du Bafé-Satadougou. Il est situé sur la Gambie même, mais à près de 200 kilomètres (7 à 8 jours de route par voie de terre) à l'est et en amont de Guénoto, escale considérée jusqu'à ce jour comme le point terminus de la navigabilité fluviale.

Comment est desservie actuellement la Haute-Gambie.
Action possible de la voie ferrée dans cette région.

Au point de vue économique, toute cette région, cependant susceptible d'offrir plus de ressources à l'exploitation commerciale que la plupart des autres contrées du Sénégal, se trouve dans une situation particulièrement fâcheuse : à la fois trop éloignée des escales du Sénégal et des comptoirs de la Côte de Guinée pour pouvoir s'y approvisionner d'une façon tant soit peu suivie.

En ce qui concerne plus particulièrement les territoires qui forment le cercle de Kédougou, ils sont exclusivement desservis actuellement par deux centres de commerce situés, l'un à plus de 280 kilomètres de la limite nord du cercle, l'autre à 150 kilomètres environ de sa limite occidentale ; Kayes d'une part, Guénoto et les escales anglaises de l'autre. Dans de telles conditions et bien que ce pays puisse fournir au commerce des produits d'une certaine richesse, il n'est pas surprenant que son développement économique soit demeuré à peu près nul.

Quelle pourra être l'action de la voie ferrée dans ces régions? L'influence qu'y exercerait le Thiès-Kayes, sans être absolument nulle, puisque déjà les indigènes s'approvisionnent en partie à Kayes et un peu même à Bakel, ne saurait être que tout à fait lointaine, insuffisante en tous cas pour permettre la mise en valeur de ce pays. Au contraire, le Thiès-Talary, dont le tracé atteint la Falémé à 100 kilomètres plus au sud, comprendrait dans sa zone

d'influence plus ou moins directe les diverses provinces qui forment le cercle du Kédougou : la distance moyenne qui sépare le Siramana, le Bélédougou et le Badon du tracé du chemin de fer n'est pas supérieure à une soixantaine de kilomètres ; le Bafé-Satadougou, le Dentilia et le Niocolo sont, il est vrai, à une distance presque double, mais les indigènes ne sauraient cependant songer à s'approvisionner ailleurs qu'aux stations de la voie ferrée. Enfin, en dehors même du cercle de Kédougou, l'action du chemin de fer pourra se faire sentir, à un degré moindre, dans les provinces du

Déménagement d'une paillotte indigène.

Sabé et du Sangala, bien moins éloignées du tracé qu'elles ne le sont des comptoirs de la côte de Guinée. Sans être absolument en dehors de la zone d'influence possible du Thiès-Talary, les provinces du Coniagui, du Bassari, du Damentan et du Tenda continueront sans doute à commercer avec les escales de la Gambie.

Populations. — Caractère et aptitudes des races.

La Haute-Gambie est presque exclusivement habitée par les *Malinkés*, mais parmi ceux-ci, certaines peuplades diffèrent de

croyance et même de dialecte. La masse de la population est fétichiste et l'on trouve dans l'arrière-pays des peuplades particulièrement arriérées, tels les Malinkés du Niocolo-Soni, les Bassaris, les Coniaguis. Ces tribus ont chacune leur dialecte, plus ou moins différent de la langue malinkée, et cependant les traits de ces indigènes, leurs mœurs, leurs coutumes à peu près identiques ne peuvent laisser de doute sur leur communauté d'origine [1].

Jusqu'à ce jour, l'islamisme n'a guère pénétré en Haute-Gambie, si ce n'est dans la partie que baigne le cours supérieur du fleuve ; ainsi les provinces du Sabé et du Sangala sont exclusivement peuplées de peulhs du Fouta D'Jallon ; ces foulbés nous ont paru avoir une tendance à s'avancer au Niocolo où ils sont attirés par la richesse des terres de culture et des pâturages.

Cette province du Niocolo, toute proche du Fouta D'Jallon et dont le chef-lieu, *Kédougou*, est un marché indigène fort important, présente par la diversité des races qui s'y trouvent en contact un assemblage assez original, on y rencontre d'abord des Malinkés qui sont les premiers occupants ; puis des Foulbés venus du Fouta D'Jallon, en nombre sensiblement égal à celui des Malinkés ; des Toucouleurs, venus des rives du Sénégal et plus particulièrement du Boundou ; des Diakankés, de même famille que ceux du Boundou, musulmans austères eux aussi et très habiles cultivateurs ; un certain nombre de familles de Sarrakolés, race essentiellement commerçante et s'occupant uniquement d'échanges ; enfin des Bassaris. Ces derniers vivent encore presque nus, disséminés par petits groupes dans les forêts sans qu'il soit possible de connaître leur nombre. Ils cultivent peu, n'ont pas de troupeaux et s'adonnent surtout à la chasse.

Le Malinké en général est industrieux, il aime le commerce et manque rarement une occasion de faire un échange. Dans les régions aurifères, il s'adonne avec une grande activité à la recherche de l'or, à laquelle s'occupent également les femmes, mais il ne néglige pas pour cela les travaux des champs. L'élevage toutefois est très

1. Les Serrères paraissent appartenir à la même race ; leurs mœurs ont pu se modifier au contact des tribus de la côte ; mais on retrouve chez eux des coutumes identiques.

sensiblement moins prospère en Haute-Gambie qu'au Boundou ; les Diakankés et les Peulhs s'y adonnent seuls ; les Malinkés fétichistes n'ont que de rares troupeaux.

Commerce. — L'éloignement des escales et l'extrême difficulté des communications n'a permis jusqu'à ce jour à notre commerce de prendre aucun développement en Haute-Gambie. Il existe bien quelques marchés indigènes, dont le plus important est Kédougou, chef-lieu du cercle, mais aucun comptoir n'y est établi.

Cette localité la plus intéressante de la Haute-Gambie au point de vue commercial, doit l'importance relative dont elle a joui jusqu'ici à sa position fort avantageuse aux confins mêmes du Fouta D'Jallon, dans cette province du Niocolo qui est en quelque sorte le lien entre les colonies du Sénégal, de la Guinée et du Soudan. Kédougou commande une route que l'on peut appeler « la route des caravanes du Fouta D'Jallon », en ce sens que les nombreux colporteurs se rendant de Bakel, de Kayes, de Médine, de la Gambie anglaise, du Niani-Ouli, du Saloum et même du cercle de Thiès au Fouta D'Jallon, y passent d'une façon constante et presque obligatoire. Il s'y tient, sauf pendant les trois mois du cœur de l'hivernage, un véritable marché entre indigènes de race et de pays différents ; mais les échanges qui s'y font portent principalement sur les produits de la région et des régions voisines : l'or, le karité, les kolas, le bétail, les grains, etc... Les dioulas portent aussi du sel, des étoffes (guinées et cotonnades légères), du fer en barres, de la verroterie, des perles, un peu de coutellerie, de la poudre et des munitions de chasse, quelquefois des armes. Le prix de ces articles est de 50 à 75 % plus élevé qu'aux escales de provenance. Pour le sel toutefois, la majoration est bien supérieure, surtout pendant l'hivernage et cela s'explique du fait que les frais de portage sont beaucoup plus élevés pour cette denrée que pour toute autre marchandise par rapport à sa valeur dans les escales. Le sel est vendu au moule [1] ; cette mesure correspond environ à 2 k. 500, quatre moules de sel valent habituellement 5 francs, soit 50 centimes le kilo.

1. Le moule est la seule mesure de capacité connue de tous les indigènes de l'intérieur. Légalement, en Haute-Gambie, il doit contenir 44 poignées de grain.

La pièce de guinée, sans distinction de marque, et toutes les cotonnades sont vendues à raison de 10 francs les 15 mètres (plus exactement les 30 coudées). Les étoffes remplacent d'ailleurs le numéraire qui est très rare en Haute-Gambie : la pièce de 5 francs est seule connue ; la monnaie divisionnaire n'existe pas pour ainsi dire ; les colporteurs, en effet, introduisent peu d'argent, préférant apporter des marchandises sur lesquelles ils réalisent un bénéfice double en les échangeant contre des produits. La pièce de guinée est toujours acceptée pour 10 francs dans les transactions ; divisée en coudées, elle remplace la monnaie divisionnaire : une coudée d'étoffe vaut 0 fr. 50. L'indigène est fait à cette situation, il ne cherche à se procurer du numéraire que pour le paiement de l'impôt.

Produits de l'agriculture.

Les indigènes de la Haute-Gambie cultivent, comme ceux du Boundou, — en quantités moins importantes toutefois, — le mil, le petit mil, le maïs, le fonio, l'arachide, le diabéro, la patate, etc., le riz, au contraire, qui réussit parfaitement, y fait l'objet d'une culture plus étendue que dans les régions voisines. Le coton est très cultivé, mais il ne nous a pas paru être de très belle qualité. La plupart des villages ont aussi des plantations d'indigo ; tous cultivent le tabac.

Riz. — Le riz, très cultivé dans le Haut-Niger, ne l'est moins en Haute-Gambie que par suite de la densité beaucoup plus faible de la population. Il réussit à merveille dans les terrains marécageux qui avoisinent le fleuve et aussi sur les rives de la Falémé ; le Siramana ; le Bafé Satadougou possèdent de très belles rizières ; le riz de Damentan surtout est réputé dans toute la région et il nous a paru être d'aussi belle qualité que celui importé de l'Inde ou de la Cochinchine ; le grain est peut-être insensiblement moins gros, mais il est aussi blanc. Le procédé de décortication, dans des mortiers, à l'aide de pilons, laisse seulement à désirer ; toutefois dans ces régions, les indigènes ont soin le plus souvent de faire sécher

le grain pendant quelques heures au soleil immédiatement avant de le décortiquer et ils évitent ainsi les brisures qui lui donnent ailleurs un moins bel aspect.

Cette culture doit être poussée le plus possible : la surproduction est d'autant moins à redouter que le Sénégal importe encore annuellement de 12 à 15.000 tonnes de riz [1].

La Gambie anglaise, de son côté, en reçoit environ 2.500 tonnes qui sont en majeure partie consommées en territoire français. Quand

Bœuf à bosse du Mossi.

la récolte est bonne, cette denrée peut être produite dans les

1. IMPORTATION AU SÉNÉGAL

Riz en grains	1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
Caroline et Piémont..	13.680 k.	10.261 f.	10.309 k.	7.732 f.
Autres.....	11.450.892	2.404.686	13.969.583	3.213.004
	11.464.572 k.	2.414.947 f.	13 979.892 k.	3.220.736 f.

régions de la Haute-Gambie, de la Haute-Falémé et dans la vallée du Niéri-Kô (Boundou) à raison de 0 fr. 15 le kilogramme ; au Soudan, elle peut même être produite un peu meilleur marché, tandis que son prix dans le Bas-Sénégal, au Niani-Ouli et au Saloum est rarement inférieur à 0 fr. 25 le kilogramme. On aperçoit dès lors l'importance du trafic intérieur auquel donnera lieu cette denrée, si appréciée de tous les indigènes qui la préfèrent même au mil, du jour où elle pourra être transportée à peu de frais par chemin de fer. Les envois du Soudan Nigérien et des autres contrées productrices ne tarderont pas à suppléer à l'importation du riz exotique qui, en attendant, continuera à fournir un frêt fort appréciable à la voie ferrée.

Tabac. — La culture du tabac est répandue non seulement dans tout le Soudan, sur les rives du Niger de Bamako à Tombouctou, mais aussi dans la plupart des régions du Sénégal : au Boundou, en Haute-Gambie, au Bambouck, il réussit admirablement. Les malinkés sont, de tous les indigènes, les plus entendus dans les les soins à donner à cette culture. Toutefois, les plantations ne rapportent pas ce qu'elles devraient rapporter ; l'espèce cultivée est d'ailleurs assez médiocre et il serait désirable qu'elle pût être changée : le tabac français et les différentes variétés de la Havane ont donné d'excellents résultats dans les jardins d'essais. Les tabacs du Levant qui ont une plus grande valeur commerciale réussissent également et les indigènes auraient sans doute avantage à en entreprendre la culture.

Richesses forestières.

Les bois de construction et d'ébénisterie abondent dans toute la Haute-Gambie comme dans la plupart des régions du Soudan. Les essences les plus riches sont :

Le Vène (woloff), appelé aussi Guémou par les Bambaras et les Malinkés, est un bois rouge très foncé, extrêmement dur et lourd, d'un grain très fin, serré et facile cependant à travailler. Il est employé de préférence à tout autre pour la fabrication des meubles

au Soudan. Il présente l'avantage de ne pas être attaqué par les termites.

La Cailcédrat (dialla en Bambara), appelé couramment l'acajou du Soudan, est également un bois rouge, très dur et tout à fait propre à la menuiserie fine.

Ces deux essences sont très abondantes en Haute-Gambie comme au Soudan et elles sont d'autre part très estimées en Europe. Il sera facile d'installer des scieries, comme il en existe déjà au Soudan, notamment à Toukoto et à Koulikoro et il n'est pas douteux que ces bois d'une réelle valeur feront l'objet d'une exploitation sérieuse. En admettant que les prix de frêt ne permettent pas leur exportation en Europe, ils seront en tous cas utilisés sur place et dans les villes de la côte.

On trouve aussi dans les forêts de la Haute-Gambie :

Le Lingué (woloff), le Guéidj (woloff) ou Kalama (bambara), le Kel, qui sont des bois jaunes très durs et d'une grosse valeur. Le Tamarinier (tomi, en bambara et en malinké) est également répandu ; le Rônier et les diverses variétés de palmiers le sont plus encore. L'un d'eux donne un fruit dont le noyau, extrêmement dur, est assez semblable à celui du coroseau d'Amérique, si apprécié dans l'industrie pour la fabrication des boutons.

Karité.

Le karité, connu aussi sous le nom d'arbre à beurre, existe en abondance dans tout le Soudan, au Fouta D'Jallon et plus encore dans la Haute-Gambie où le sol, principalement formé de latérite et de terrains ferrugineux, se prête merveilleusement au développement de cette essence. Les terrains sablonneux au contraire lui sont peu favorables ; aussi ne le rencontre-t-on ni au Boundou ni dans aucune autre contrée du Sénégal ou de la Gambie.

Le Diébédougou (Bambouck), le Dentilia et le Niocolo (Haute-Gambie), où les forêts sont étendues, nous ont paru être de beaucoup les régions les plus riches en Karité : nous ne sommes pas en mesure d'établir une comparaison à ce sujet avec le Dahomey et la

colonie de Sierra Leone où cette essence est également très répandue, mais nous pouvons assurer, en ce qui concerne les régions précitées de la Haute-Gambie et du Bambouck, qu'il est rare d'y faire vingt pas dans la forêt sans rencontrer un de ces arbres au feuillage toujours vert et abondant; souvent même les jeunes arbustes de Karité forment taillis.

On regrette alors d'autant plus vivement que le mode de défrichement habituellement employé par les noirs soit l'incendie. Le nombre des arbres utiles ainsi ravagés et souvent perdus, consumés par les flammes, est trop considérable pour qu'il soit possible de différer l'application de pénalités sévères contre les auteurs responsables de pareils dégâts : ce sont le plus souvent les chasseurs qui, pour mieux apercevoir le gibier, mettent le feu aux hautes herbes détruisant du même coup, dans le nid, l'élément de leurs chasses futures ; ce sont aussi les tout jeunes gens qui, récoltant le miel, ne songent pas à éteindre les torches qui leur ont servi à chasser les abeilles.

Les chefs et les notables que nous avons eu l'occasion d'entretenir de cette question, nous ont paru se rendre compte du préjudice ainsi causé au bien général de leur pays ; mais, le voudraient-ils, qu'ils demeureraient impuissants par eux-mêmes à faire cesser des pratiques aussi invétérées. Seule l'Administration pourrait atténuer le mal par l'application de mesures rigoureuses qui déjà s'imposent plus particulièrement dans certaines régions du Sénégal afin d'éviter que le déboisement ne prenne des proportions fâcheuses pour l'avenir du pays [1].

On trouve en Haute-Gambie et au Bambouck deux variétés de Karité : le Shée et le Mana ; mais, tandis que la première est extrêmement répandue et que son fruit fait déjà l'objet d'un commerce important entre indigènes, la seconde au contraire est assez rare et n'a donné lieu jusqu'à ce jour, en Haute-Gambie du moins, à aucune exploitation : les arbres de shée, au reste, sont assez nombreux pour permettre aux indigènes de négliger la récolte des fruits du mana dont les propriétés sont loin d'être égales.

1. Des résultats appréciables ont déjà été obtenus à cet égard dans la région du Saloum.

Le Karité (shée ou mana) est un excellent bois de construction et même de menuiserie ; il est très employé au Soudan dans la charpente de nos postes et des habitations du commerce ; il sert également à la fabrication des meubles ; en raison de son extrême résistance, les noirs l'emploient de préférence à tout autre pour la confection des mortiers et des pilons à couscouss qui sont chez eux des ustensiles de toute première nécessité.

Tel n'est pas cependant le principal emploi du Karité : le fruit de cet arbre est une sorte de noix enveloppée d'une coque assez mince. L'amande que contient cette noix donne un beurre végétal très apprécié de tous les noirs et que beaucoup d'européens même ne dédaignent pas dans l'intérieur pour la préparation des aliments.

La récolte se fait de juin à septembre. Les fruits recueillis sont séchés au soleil en vue d'empêcher la germination, puis enfouis en terre où les noix se dépouillent naturellement de leur écorce ; ils peuvent ainsi être conservés plusieurs mois. La préparation du beurre peut ensuite avoir lieu au fur et à mesure des besoins, mais elle est assez compliquée et nécessite plusieurs cuissons successives qui occupent à la fois trois ou quatre femmes pendant de longues journées. Le fruit du Karité est également employé dans tout le pays pour la fabrication du savon.

Ce produit donne lieu à des transactions journalières entre indigènes : on le trouve sur tous les marchés du Soudan et de la Haute-Gambie où il est vendu en beurre à raison de 0 fr. 50 à 0 fr. 75 le kilogramme, selon l'abondance et selon la saison.

Le corps gras que donne la graine du Karité est reconnu parfaitement utilisable dans l'industrie : les analyses et les essais qui ont été faits ont révélé un produit de tout premier ordre, susceptible de figurer dans la consommation européenne au même titre que les beurres végétaux alimentaires de coco. Il peut aussi être employé avec avantage pour la fabrication des savons et des bougies. Son traitement industriel ne présente aucune difficulté [1].

1. D'après les analyses faites par M. Milliau de Marseille, à la demande de la Chambre de commerce de Paris et d'après sa note sur les propriétés et l'utilisation du beurre de Karité (mai 1906).

L'absence de voies de communication rapides avec la côte a seule empêché jusqu'à ce jour l'exportation régulière de ce produit[1] dont le transport par le chemin de fer du Soudan, puis par la voie fluviale, offrait certaines difficultés : en effet, la noix non décortiquée qui a l'avantage de pouvoir être achetée au plus bas prix, présente d'autre part l'inconvénient de constituer un frêt encombrant. Il est à craindre aussi, dans le cas où les noix seraient achetées non décortiquées, que l'indigène n'apporte pas tout le soin désirable à l'opération du séchage au soleil immédiatement après la récolte et qui cependant est indispensable pour empêcher le fruit de germer ; on peut même craindre que l'indigène ne ramasse pour la vente les fruits tombés et qui déjà germés auraient perdu une partie de leur valeur. Le contrôle à cet égard est assez difficile et ce n'est guère qu'au moment de la préparation industrielle que la fraude peut être découverte du fait de l'insuffisance du rendement en graisse.

Sous forme de beurre le karité ne peut être conservé au delà d'un certain nombre de jours, et sa fluidité est telle que le transport — à moins d'employer des tonnelets métalliques ou des ponchons parfaitement étanches, — occasionne une perte appréciable. D'autre part, en raison de la longue préparation que nécessite le beurre, son prix est relativement élevé. Néanmoins, même au cours de 0 fr. 60 le kilogramme sur place, son exportation laisserait un bénéfice puisqu'il ne vaut pas moins de 800 francs la tonne en Europe.

Il semble bien, — et c'est l'avis des représentants du commerce que nous avons eu l'occasion de consulter —, que le meilleur mode de transport pour le karité serait l'exportation des noix décortiquées. On obtiendrait ainsi la quantité avec le minimum de frais, puisque d'une part, le frêt serait réduit dans la mesure du possible et que, d'autre part, la préparation serait faite en Europe par les procédés industriels habituels. Dans les pays de production, les noix de karité simplement décortiquées reviendraient à environ 100 francs

1. Le karité figure déjà au nombre des produits exportés du Dahomey et de Sierra Leone.

la tonne ; elles seraient revendues sur les marchés de Marseille, Liverpool et Hambourg de 300 à 350 francs la tonne, frais à déduire.

En tout état de cause, on peut considérer que les inconvénients auxquels donne lieu le transport du karité par la voie fluviale cesseront en partie d'exister du jour où ce produit pourra être amené rapidement à la côte par chemin de fer.

Gutta. — A un autre point de vue encore le karité pourra sans doute être utilisé : à l'incision, cet arbre donne un latex qui ne serait autre que de la gutta-percha. Les analyses toutefois ne sont pas absolument concordantes sur la valeur de ce produit ; mais en améliorant d'une part les procédés de préparation et en étudiant d'autre part les possibilités d'utilisation industrielle, il est fort probable que l'on arrivera bientôt à trouver l'emploi de la gutta du karité.

Kola. — La graine de kola est appréciée de tous les indigènes de l'Afrique occidentale qui lui attribuent à très juste titre les propriétés les plus salutaires. Elle est le complément indispensable de la nourriture du noir et entre dans sa consommation au même titre que le café ou le vin dans la nôtre. Dès qu'il a quelque argent, c'est la première chose que l'indigène achète, et il est réellement privé, il souffre presque si le kola vient à lui manquer.

On s'explique d'autant mieux l'importance des transactions auxquelles donne lieu ce produit entre indigènes que le kolatier ne pousse que dans certaines contrées bien déterminées. La colonie de Sierra-Leone et le Libéria figurent au premier rang des pays de production ; la basse Guinée possède également de vastes plantations de kolatiers : les régions du Rio Pongo, de Dubréka et de la Mellacorée fournissent des quantités très importantes de kola [1]. Par contre, le Sénégal, la Gambie, le Fouta D'Jallon, le Soudan même ne possèdent pas ce fruit et le reçoivent, soit par mer, soit plus encore par voie de terre des pays de production.

1. Le canton de Bouramaya, dans le cercle de Dubréka, est réputé le pays le plus riche en kola de la côte de Guinée.

Nulle part le kolatier ne vient en forêt, mais seulement en plantations, et celles-ci sont entretenues et exploitées avec d'autant plus de soin par les habitants du pays, qu'ils vivent principalement des bénéfices que leur laisse la vente du produit.

Il y a annuellement deux récoltes de kolas : la première, la plus importante, se fait en décembre ; la seconde a lieu à fin mars ; mais même à cette époque, sur place, le prix du kola est assez élevé ; quand la récolte a été abondante, ce produit est vendu habituellement à raison de 5 francs les 200 graines dans la région de Boffa, à Boffa même il vaut 5 francs les 150 graines ; à Conakry 5 francs les 120 graines (3 fr. 50 le kilo). Il est un peu moins cher à Freetown [1] (150 graines pour 5 francs soit 70 au kilo), et meilleur marché surtout dans l'intérieur des territoires de Sierra Leone et du Libéria. D'importants marchés indigènes de kolas sont aussi établis en Guinée, à la frontière de ces possessions étrangères (région de Faranah, Kissidougou, Baola [2]) et les colporteurs de tout pays, principalement du Soudan, viennent s'y approvisionner au même titre que les indigènes du Sénégal vont à Boffa et à Dubréka.

Dakar reçoit les kolas de Serra Leone ; le Bas-Sénégal et les escales du fleuve jusqu'à Kayes, durant la période d'étiage, sont approvisionnés par la voie fluviale [3]. Dans le Bas-Sénégal, le prix du kola est peu variable : la graine ne vaut jamais moins de 0 fr. 10 et elle atteint au plus 0 fr. 20. Il en est autrement à Bakel et à Kayes où le prix varie de 0 fr. 15 à 0 fr. 50, suivant la saison et selon que ce produit a été importé par la voie fluviale ou par la voie de terre. A Bathurst, le kola est également importé de Sierra Leone [4] mais il est un peu meilleur marché en Gambie anglaise qu'au Sénégal (50 graines pour 5 francs jusqu'à Mac Carthy ; de Mac Carthy à Guénoto, 30 graines pour 5 francs, au plus bas prix).

1. Le panier de 60 à 65 kilos contenant environ 4.000 graines est vendu en moyenne 125 francs à Freetown ; le droit de sortie est de 15 francs les 100 kilos.

2. Baola, le plus grand marché indigène de kola de cette région est situé à une soixantaine de kilom. au sud de Beyla.

3. Le droit d'entrée à Dakar est de 75 francs les 100 kilos.

4. Le droit perçu à l'entrée est de 40 francs les 100 kilos.

Au Saloum, le kola provient également de Sierra Leone, mais les communications entre Freetown et Kaolack faisant défaut, ce produit est acheté en Gambie anglaise à l'arrivée des bateaux venant de Sierra Leone et il est ainsi frappé d'une double taxe douanière. Un droit de marché de 10 francs par mois est perçu à Kaolack sur les marchands de Kola.

L'absence de voies de communication a obligé jusqu'à ce jour les indigènes de l'intérieur de la Sénégambie et du Soudan à s'approvisionner de kola par voie de terre au lieu même de production. En

Marché indigène.

effet, ce produit ne se conserve guère au delà de 45 jours ; il s'en suit que les kolas qui atteignent Kayes par la voie fluviale sont rarement susceptibles de supporter un nouveau transport par terre, ni même par la voie ferrée sur la ligne de Kayes au Niger. Bamako est d'ailleurs approvisionné à moins de frais par Boola, Kankan, Kouroussa, Siguiri.

Ainsi a dû nécessairement se créer un important commerce de kola dans tout l'intérieur du pays. Le principal marché de kola de toute la Sénégambie est Kédougou : en janvier, c'est-à-dire

aussitôt après la récolte de ce produit, les indigènes du Niocolo, du Dentilia et des provinces voisines partent en très grand nombre pour la côte de Guinée, principalement pour le Rio Pongo (de 12 à 15 jours de Kédougou), où se trouvent les plantations de kolatiers les moins éloignées. Les transports de kola au sud de Kédougou se font uniquement à tête d'homme, les animaux porteurs, même les ânes, étant très difficilement employés au Fouta D'Jallon. Les colporteurs ne sont pas seuls à se livrer à ce commerce ; la plupart des habitants du pays s'y livrent également ; certains d'entre eux font trois et même quatre voyages dans la saison.

Rendu à Kédougou, le kola est revendu aux nombreux colporteurs venus tout exprès pour l'acheter du Boundou, du Bambouck et des escales du Haut-Sénégal (Bakel, Kayes, Médine, Bafoulabé). Ce produit suit un cours à Kédougou : de janvier à fin mars, il est vendu à raison de 70 à 100 graines pour 5 francs, suivant son abondance sur le marché. Le prix augmente ensuite sensiblement ; il est au moins du double pendant l'hivernage.

La consommation de kola, déjà si importante, est appelée à augmenter dans des proportions considérables du jour où ce produit pourra être amené rapidement au cœur du pays par la voie ferrée. L'exode annuel de tous ces indigènes qui délaissent les cultures pour se livrer au portage, cessera du jour où ils pourront acheter à meilleur compte dans les comptoirs établis aux stations de la voie ferrée le produit qui leur est indispensable.

Le Sénégal reçoit annuellement par mer environ 500 tonnes de kola de Sierra Leone [1] ; l'importation par voie de terre est sans aucun

1. IMPORTATIONS AU SÉNÉGAL

Kolas	1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
Provenance française	3.348 k.	13.392 f.	16.567 k.	66.260 f.
— étrangère	449.874	3.366.712	493.913	1.975.654
	453.222 k.	2.380.104 f.	510.480 k.	2.041.914 f.

La diminution de valeur en 1906, qui paraît peu correspondante à l'augmentation des quantités importées, provient uniquement de l'abaissement du taux précédemment fixé par la mercuriale.

doute, au moins égale. De son côté, la Gambie anglaise [2] en reçoit de Sierra Leone près de 500 tonnes également qui sont en majeure partie consommées en territoire français, dans les régions limitrophes au nord et à l'est de cette colonie étrangère, c'est-à-dire dans les régions que desservira le chemin de fer projeté. D'autre part, en raison de la faible durée de conservation de ce produit, on peut considérer que la voie ferrée aura pour son transport un très réel avantage non seulement sur la voie de terre, mais aussi sur la voie fluviale. Sans même tenir compte de l'accroissement presque immédiat qui ne saurait manquer de se produire dans la consommation, on peut évaluer à un minimum de 1.000 à 1.200 tonnes les quantités de kola que le chemin de fer aura à transporter dès le début sur une distance moyenne de 600 kilomètres représentant la moyenne de la distance totale entre Dakar et Bamako.

Caoutchouc. — Ce produit ne saurait être considéré comme une des principales ressources de la Haute-Gambie ; néanmoins il existe en quantités assez importantes dans toute la partie méridionale du cercle de Kédougou et l'on peut considérer qu'il apportera un appoint fort appréciable au commerce de cette région du jour où elle sera desservie, même indirectement, par la voie ferrée.

On trouve la liane gohine (appelée poré par les indigènes) dans le sud des provinces du Niocolo et du Dentilia qui confinent au Fouta D'Jallon, c'est-à-dire à une région vraiment riche en caoutchouc ; mais les Malinkés, qui peuplent principalement la Haute-Gambie, s'adonnent peu à la récolte de ce produit : les lianes à latex, qui croissent de préférence sur les bords ou dans le voisinage des marigots et des dépressions humides, ne sont exploitées que par les peulhs du Fouta D'Jallon. Dès la fin de l'hivernage, ceux-ci se répandent par groupes dans toute la partie située sur la rive droite de la Gambie. Le caoutchouc récolté est vendu soit à Boké (Rio Nunes), soit de préférence à Conakry où il était acheté encore l'an passé à raison de 10 francs et quelquefois même de 10 fr. 50 le kilo-

2. En 1904 la Gambie anglaise a importé 427.820 kilos de kola. Nous n'avons pas sous les yeux les chiffres de 1905 et 1906, mais nous savons cependant qu'ils ont fait ressortir une augmentation.

gramme. Les commerçants de Conakry se contentent, en effet, de prélever un bénéfice très faible, on pourrait presque dire une simple commission sur ce produit qu'ils reçoivent en quantités fort importantes. On sait que le caoutchouc, dont la valeur n'avait cessé d'augmenter depuis quelques années, a constitué la principale ressource de la Guinée et a suffi jusqu'ici à assurer la prospérité commerciale de cette colonie. La crise que subit depuis peu ce produit ne saurait être de longue durée.

Si dans certaines régions les lianes à caoutchouc ne sont pas saignées avec tout le soin désirable, dans beaucoup d'autres elles sont encore peu exploitées, l'éloignement des centres de commerce ne permettant le transport du produit qu'au prix de grandes difficultés. Ainsi les provinces du Sabé, du Sangala, du Koïn qui touchent au sud le cercle de Kédougou et appartiennent au bassin supérieur de la Gambie, bien que rattachées à la Guinée française, sont parmi les plus riches en caoutchouc[1], néanmoins ce produit n'y fait encore l'objet que d'une faible exploitation : en effet, les indigènes de ces régions qui ne peuvent vendre leur caoutchouc qu'à Conakry ou à Boké, sont obligés pour s'y rendre de traverser toute la partie accidentée du Fouta D'Jallon et la distance qui les sépare de ces grands centres commerciaux varie de 350 à 400 kilomètres. La durée de leur absence peut difficilement être inférieure à un mois. On comprend que malgré la valeur du produit, ils hésitent parfois devant un pareil voyage. Ils sont, il est vrai, un peu moins éloignés de Timbo, localité dès à présent desservie par le chemin de fer de Conakry au Niger et qui deviendra rapidement un grand centre de commerce[2] ; mais il semble que les indigènes qui habitent les confins du nord du Fouta D'Jallon, comme ceux du cercle de Kédougou, auront avantage, tant au point de vue de la distance que de la facilité de la route, à se rendre à la station de Bountou, sur la ligne de Dakar au Niger, à condition toutefois que les prix du

1. La Guinée a exporté en 1906 1.580.000 kilos de caoutchouc représentant en statistique, à 7 francs le kilo une somme de 11.060.000 francs et en valeur réelle, c'est-à-dire à 10 francs le kilo une somme de 15.000.000 francs.

2. Le développement presque immédiat de Kindia, du jour où la voie ferrée est arrivée en ce point, ne permet pas de douter de l'avenir de Timbo qui est le centre du Fouta D'Jallon.

commerce n'y soient pas sensiblement moins avantageux qu'à Timbo.

Il ne saurait en aucune façon être question de détourner le mouvement de caoutchouc qui s'effectue vers la Guinée, mais bien d'augmenter la production de contrées riches et intéressantes, qui ne sont actuellement desservies par aucune voie de communication et qui ne le seront encore que très imparfaitement par le chemin de fer de Dakar au Niger. Il est incontestable que les produits de ces régions et plus particulièrement le caoutchouc constitueront un sérieux appoint pour le trafic de la voie ferrée qui nous occupe.

Il convient de noter ici que la liane de Toll ou Gohine est la seule exploitée dans ces régions. Aussi n'avons-nous pas tenu compte des autres variétés de lianes à latex qu'on y rencontre en plus grand nombre, telle la liane Saba qui d'après certains agronomes serait susceptible d'être exploitée bien que ne donnant pas un caoutchouc d'aussi bonne qualité. La liane en question est extrêmement commune, non pas seulement dans les provinces du sud du cercle de Kédougou et au Fouta D'Jallon, mais dans toute la Haute-Gambie ; on la trouve même assez fréquemment aussi dans le sud du Boundou et jusqu'au Niani-Ouli.

Le caoutchouc a figuré en 1906 dans le chiffre des exportations du Sénégal et du Haut-Sénégal Niger pour 1.187.757 kilos, représentant une valeur de 5.553.106 francs au taux de 5 francs le kilo fixé par la mercuriale. Ce taux très inférieur à la valeur réelle du produit, a été porté à partir de 1907 à 7 francs pour le caoutchouc du Haut-Sénégal Niger. Cette colonie, en 1906, a fourni environ 800 tonnes [1] ; le reste provient de la Casamance.

I. SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER-EXPORTATIONS

Caoutchouc	1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
Dol	1.246 k.	1.246 fr.	»	»
Casamance	381.563	1.526.254	385.584 k.	1.542.339 fr.
Autres (Haut Sénégal et Niger)	634.502	3.172.510	802.153	4.010.767
	1.017.311 k.	4.700.010 fr.	1.187.737 k.	5.553.106 fr.

Produits divers.

Cire. — Nous ne reviendrons pas sur ce produit dont il a été parlé d'une façon générale dans la notice relative au Boundou. Il suffit de rappeler qu'il est très abondant en Haute-Gambie et que les Malinkés sont de tous les indigènes de la Sénégambie et du Soudan ceux qui s'adonnent le plus volontiers à l'apiculture. Le fait que la cire dans cette région n'a donné lieu jusqu'ici qu'à un faible commerce d'exportation ne peut s'expliquer que par l'absence de voies de communication et par le peu d'empressement du commerce sénégalais à s'intéresser à ce produit. Actuellement la cire provenant de la Haute-Gambie est principalement vendue à Bafata (Guinée portugaise) et à Sedhiou (Casamance) où le prix d'achat à l'indigène est plus avantageux que dans les escales du Sénégal et de la Gambie.

Ivoire. — L'ivoire, quelle que soit sa valeur[1], ne saurait être considéré que comme une matière d'exportation assez secondaire, la quantité ne devant jamais être importante. En 1906, l'exportation du Sénégal et du Soudan a été de 15.068 kilos, représentant au taux de la mercuriale, une valeur de 232.540 frs.[2]

1. La valeur de l'ivoire dépend surtout du poids de la pointe : au-dessous de 10 kilos le prix habituellement ne dépasse pas 12 frs le kilo ; de 10 à 15 kilos il varie de 12 à 18 frs ; au-dessus de 15 kgs il est de 18 à 25 frs et souvent même il atteint 30, 35 et 40 frs.

2. SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER — EXPORTATIONS

Matières dures à tailler	1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
Dents d'éléphants de moins de 15 kilos..	10.290	76.800	5.736	45.880
Dents d'éléphants de plus de 15 kilos...	6.226	111.576	9.333	186.660
Totaux.....	16.516	187.376	15.068	232.540
Cornes de bétail	4.147	622	5.984	898

Il convient de noter que l'ivoire brut n'étant soumis à aucun droit, n'est pas toujours déclaré en douane à la sortie de la colonie. C'est ainsi que le chemin de fer du Soudan a transporté en 1906 16 tonnes de cette matière alors que la statistique ci-dessus n'accuse au total que 15 tonnes pour la même année.

Néanmoins la Haute-Gambie figure parmi les contrées de l'Afrique occidentale les plus peuplées d'éléphants et les indigènes des autres régions, en particulier de Kayes, y viennent en saison sèche dans le seul but de se livrer à la chasse de ce pachyderme. A cette saison, en effet, les éléphants s'approchent en nombre des rives de la Gambie où ils sont assurés de trouver à la fois, dans les forêts qui avoisinent le Haut-Fleuve, depuis l'extrémité orientale de la colonie anglaise jusqu'au Niocolo, l'humidité des pâturages et la soli-

Caravane de porteurs.

tude qu'ils recherchent ; mais, dès les premières pluies, commence l'exode de ces animaux vers le Ferlo où ils sont attirés par la puissante végétation qui couvre en hivernage cette immense plaine déserte.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis par les Administrateurs et ceux que nous avons eu l'occasion de recueillir en cours de route, il aurait été tué en Haute-Gambie (cercle de Kédougou, sud du Boundou, Niani-Ouli) durant les cinq premiers mois de cette année, une quarantaine d'éléphants, soit de 1.500 à 1.800 kilos d'ivoire.

Les dents d'éléphant sont principalement vendues à Sedhiou et en Guinée portugaise.

Produits miniers.

L'or. — Ce métal précieux, bien qu'il n'ait fait encore l'objet d'aucune exploitation par les procédés habituels à l'industrie aurifère, figure dès à présent au tout premier rang des ressources de la Haute-Gambie. Dans les provinces du Bélédougou, du Siramana, du Bafé-Satadougou et du Dentilia, la recherche de l'or est la principale occupation des indigènes durant toute la saison sèche. Ils le recueillent le plus souvent dans le lit de la Falémé et de ses affluents. Toutefois, la Gambie possède aussi des gisements aurifères : sur le Nicolo-Koba, l'un des principaux affluents de ce fleuve dans la région qui avoisine au sud-ouest le Békédougou, à mi-distance entre Mamakono et Badon, l'exploitation de l'or occupe bon nombre d'indigènes ; ils viennent par groupes des villages et même des pays voisins, établissent des campements, et de décembre à fin-mai ils traitent par le lavage les sables qu'ils extraient de puits creusés dans le lit de la rivière en partie asséchée. L'or du Nicolo-Koba jouit d'une certaine renommée ; il est plus fort en couleur et plus malléable que celui de la Falémé.

Une faible partie seulement de l'or récolté en Haute-Gambie est vendue à Bakel et à Kayes à raison de 10 fr. à 10 fr. 50 le gros. Une quantité au moins égale est achetée sur place à raison de 10 frs le gros par les colporteurs qui fréquentent tout exprès les placers ; l'or, en ce cas, est ensuite revendu à un prix beaucoup plus élevé dans les régions qui ne possèdent pas ce métal. Enfin l'indigène en conserve habituellement une certaine quantité qui lui sert pour les échanges.

Il serait difficile, dans ces conditions, d'indiquer même de façon approximative, le chiffre de la production annuelle d'or de la Haute-Gambie ; néanmoins nous avons eu l'occasion de constater par nous-même lorsque nous fûmes chargé de la fondation du poste de Kédougou que la moitié environ des sommes perçues dans ce cercle, était le produit de la vente de l'or : de ce seul fait, la valeur de la

production annuelle devrait être évaluée à plus de 30.000 frs représentant au moins une dizaine de kilogrammes; mais il est incontestable que le seul paiement de l'impôt n'absorbe pas toutes les quantités d'or extraites.

Les mines de la Haute-Gambie sont d'ailleurs infiniment moins importantes et d'un rendement bien moindre que celles du Bambouck (rive droite de la Falémé); aussi nous étendrons-nous davantage sur la question aurifère dans la note relative à cette région.

5° Bambouck.

Zone d'influence respective des deux tracés.

Nous avons déjà indiqué au début de cette étude quelle pourra être, d'après l'un ou l'autre tracé la zone d'influence du chemin de fer dans cette région. Il suffira de rappeler qu'à partir de Sénoudébou sur la Falémé, le tracé Thiès-Kayes s'élève vers le nord-est jusqu'à Ambidédi pour doubler ensuite le Sénégal jusqu'à Kayes. A partir d'Ambidédi la voie ferrée aurait uniquement pour rôle de suppléer à l'insuffisance de la navigabilité du fleuve. Son action en effet, ne saurait s'exercer au delà du cercle de Kayes.

Au contraire le tracé du sud, entre Bountou et Talary, traverse le Bambouck dans toute sa largeur et presque dans sa partie médiane. L'influence de la voie ferrée s'étendrait non plus seulement à la partie du cercle de Kayes comprise sur la rive gauche du Sénégal et qu'elle desservirait au sud plus directement que le Thiès-Kayes, mais à toute la partie du cercle de Bafoulabé, située sur la rive gauche du Bafing, puis du Sénégal. Au sud, cette influence se ferait sentir jusque dans les provinces les plus méridionales du cercle de Satadougou.

Le tableau ci-contre, indiquant les chiffres de la population respectivement desservie par chacun des tracés, fera mieux ressortir l'action différente que pourra exercer dans l'un ou l'autre cas, la voie ferrée.

Cercles de Kayes rive gauche du Sénégal	Population totale par province	Population desservie par le Thiès-Kayes	Population desservie par le Thiès - Talary
Kayes ville	5.317	5.317	5.317
Province de Kaméra	6.076	6.076	6.076
— Khasso	3.103	3.103	3.103
— Kamana	1.431	1.431	1.431
— Logo	5.415	5.415	5.415
— Natiaga	2.192	2.192	2.192
— Niagala	5.397	5.397	5.397
— Tamba-Oura	2.233	2.233	2.233
Totaux		31.164	31.164
Cercle de Bafoulabé (rive gauche du Bafing			
Province du Bambougou	6.995	»	6.995
— Niambia	1.835	»	1.835
— Bafing	5.467	»	5.467
— Diébédougou	9.592	»	9.592
— Diébéli	915	»	915
— Barinta	1.419	»	500 1)
— Gumbaya	1.238	»	300
— Soulou	1.378	»	1.378
Cercle de Satadougou		»	26.982
Province du Konkodougou	17.263	»	17.363
— Ouorodougou	3.728	»	3.728
— Sintédougou	1.641	»	1.641
— Satadougou	1.550	»	1.550
— Fontofa	5.985	»	5.985
— Mérétembaïa	3.324	»	3.324
		»	36.591
Totaux	.....	31.164	94.737

Cette population est presque uniquement composée de *Malinkés* fétichistes, de même race et présentant tous les caractères que nous avons déjà observés chez les malinkés de la Haute-Gambie. Seuls les *Kassonkés*, qui peuplent une partie du cercle de Bafoulabé, bien qu'appartenant à la grande race malinkée, se distinguent de leurs congénères par un état de civilisation un peu plus avancé et par des aptitudes plus marquées pour le commerce et l'agriculture. Ils sont également fétichistes.

Sur la rive gauche du Sénégal, dans la province du Kaméra, qui

1. Les petites provinces du Barinta et du Guimbaya sont déjà en majeure partie desservies par le Kayes-Niger.

s'étend en bordure du fleuve depuis le confluent de la Falémé jusqu'à Kayes, on trouve aussi un certain nombre de villages *Sarrakolés* et quelques villages *Bambaras*. A Kayes même la population est formée des éléments les plus divers, parmi lesquels toutefois les Bambaras sont en majorité.

Agriculture et produits divers.

Les produits de l'agriculture au Bambouck sont les mêmes qu'au Boundou et en Haute-Gambie : les diverses variétés de mil, le maïs, le riz, le fonio, le niébé sont partout cultivés ; le manioc l'est aussi dans quelques villages ; l'arachide, le coton, l'indigo, le tabac le sont également.

Si la plupart de ces produits ne paraissent pas susceptibles quant à présent d'alimenter le commerce d'exportation, ils pourront du moins donner lieu à un trafic intérieur d'une certaine importance.

Telles ne sont pas d'ailleurs les principales ressources du Bambouck : ce que nous avons dit des richesses forestières de la Haute-Gambie s'applique également à cette région, bien qu'à un degré moindre. Les provinces de Diébédougou et du Bambougou, dans le cercle de Bafoulabé, possèdent de vastes étendues boisées. Il en est de même dans le cercle de Satadougou où l'on trouve en outre la liane à caoutchouc. L'éloignement des voies de communication n'a pas permis jusqu'à ce jour aux indigènes des provinces méridionales de cette circonscription (Fontofa, Mérétembaia), non plus qu'à ceux de la région nord du cercle de Dinguiray, de retirer de la vente de ce produit des bénéfices comparables à ceux qu'obtiennent les habitants des contrées plus favorisées à cet égard. Le caoutchouc, bien qu'il soit de première qualité, ne peut être acheté à Satadougou où sont installés un représentant de commerce européen et deux traitants indigènes, qu'à raison de 5 frs le kilo, aussi les quantités que font annuellement ces comptoirs de l'intérieur se réduisent-elles à quelques centaines de kilogrammes (environ 600 kilos en 1907). Quelques indigènes, il est vrai, portent le caoutchouc à Kayes en même temps qu'ils vont y faire leurs achats, mais la plupart se

désintéressent de la récolte de ce produit ou préfèrent s'imposer un plus long voyage pour le vendre à Conakry à raison de 10 frs le kilo et quelquefois davantage.

Nous avons déjà signalé au début de cette étude que les habitants de cette région riche en caoutchouc sont à même distance de Banko, localité à proximité de laquelle passera bientôt le chemin de fer de la Guinée, et de Bountou sur le tracé de Talary à Thiès; il est incontestable qu'à égalité de prix, ils auraient avantage à se rendre à Bountou où ils auraient facilement accès par la vallée de la Falémé, plutôt qu'à Banko, ce voyage nécessitant la traversée de la partie la plus montagneuse du Fouta D'Jallon.

Les mines.

L'exploitation des gisements aurifères qui existent dans tout le Bambouck, mais principalement dans la partie Sud (cercles de Bafoulabé et de Satadougou), constitue dès à présent la principale source de revenus des indigènes de cette région.

Les mines sont exploitées de temps immémorial par les noirs, qui, bien avant l'occupation française portaient des bijoux en or auxquels ils attachaient un grand prix. Aujourd'hui, l'or extrait des mines du Bambouck et de la Falémé entre pour une somme considérable dans les échanges qui se font entre indigènes; les quantités achetées annuellement par les commerçants de Kayes, de Bakel, de Bafoulabé et de Kita pour être converties dans le pays même en bijoux qui sont ensuite vendus dans les villes du Bas-Sénégal et de la côte, sont également importantes; enfin la colonie exporte annuellement de 5 à 600.000 francs d'or[1] provenant en majeure partie de

1. SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER — EXPORTATIONS

Or brut de Galam	1904		1905		1906	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
grammes....	229.161	687.483	200.730	602.192	145.233	435.699

cette région. Néanmoins, on peut se demander si ces gisements aurifères sont susceptibles d'assurer un rendement suffisant à l'exploitation par les procédés normaux ; le fait, en effet, n'est pas absolument démontré, puisque la prospection du pays est encore à faire. Et cependant, si l'on songe aux procédés rudimentaires d'extraction dont disposent les indigènes qui recueillent chaque année pour des centaines de mille francs de pépites et de poudre d'or dans le lit de la Falémé et de ses affluents et plus encore dans les placers de l'intérieur, au pied des montagnes du Tamba-Oura, on ne peut manquer d'être frappé des résultats ainsi obtenus et de considérer que le rendement est somme toute considérable.

Jusqu'à ce jour l'exploitation des richesses minières du Bambouck par les méthodes européennes n'a pas été tentée ; l'éloignement et les difficultés des communications la rendaient d'ailleurs impossible. A la suite de prospections partielles et rapides, un assez grand nombre de permis de recherches minières ont bien été délivrés, mais la difficulté d'amener dans un pays privé de tous moyens de transport les appareils industriels nécessaires à l'extraction du métal a empêché toute tentative d'exploitation. Du jour où cet obstacle serait levé par la construction du chemin de fer projeté de Thiès à Talary et qui desservirait au nord la région aurifère, il est hors de doute que les mines du Bambouck ne tarderaient guère à être exploitées.

Nous nous bornerons ici à indiquer ce que sont actuellement ces mines et la manière assez élémentaire dont procèdent les indigènes pour l'extraction du métal : chaque mineur est généralement accompagné de deux femmes : s'il n'est pas encore marié et s'il n'a ni sœur ni parente proche, il louera le travail d'une ou de plusieurs femmes étrangères ; en ce cas, une véritable association est conclue pour la durée de la saison aurifère : chacun a son travail assuré à l'avance et les bénéfices sont également répartis chaque jour. L'homme creuse le puits, la femme retire la terre à l'aide d'une calebasse ou d'un récipient quelconque attaché s'il y a lieu à une corde. C'est toujours à la femme qu'incombe le soin de laver la terre aurifère : elle agite adroitement dans une calebasse cette terre mélangée d'eau afin de faire descendre la poudre d'or au fond

du récipient ; puis elle jette rapidement par poignées la terre délavée restée à la partie supérieure, puis le gravier, et son œil exercé aperçoit alors au fond du récipient, les plus petites parcelles de métal précieux qu'elle retire avec soin pour recommencer aussitôt la même opération.

Dans les placers de la Falémé et de ses affluents, les puits sont généralement creusés en rond ; le diamètre est habituellement de 1 m. à 1 m 20, mais il est souvent plus grand et la profondeur varie de 1 à 3 mètres. Les noirs ne creusent dans le lit des cours d'eau que parce que ceux-ci ayant déjà creusé pour eux, c'est là qu'ils rencontrent la couche aurifère à son minimun de profondeur. L'exploitation consiste presque uniquement dans le lavage des sables de la rivière, aussi ne peut-elle avoir lieu que durant la saison sèche. Certains gisements sont par suite exploités dans de très mauvaises conditions : il arrive même que les indigènes doivent plonger pour ramener le sable aurifère. Aussi le rendement obtenu par le lavage des alluvions de la Falémé est-il de beaucoup inférieur à celui obtenu dans les exploitations de l'intérieur, assez généralement situées au pied des montagnes du Tamba-Oura.

Il en est tout autrement dans ces placers de l'intérieur où l'exploitation consiste parfois dans le broyage du conglomérat. Là, les puits doivent être creusés jusqu'à 10 et même 12 mètres de profondeur avant d'atteindre la couche aurifère, formée d'un amalgame de schistes argileux et de blocs de quartz mélangés à des marnes.

Les puits, très irréguliers, sont creusés en carré ; ils ont généralement 1 m. de côté à l'ouverture et des échelons successifs sont ménagés le long des parois. Le mineur doit d'abord retirer la couche de latérite de 0 m 40 à 0 m 50 d'épaisseur qui affleure le plus souvent le sol ; puis il atteint une couche de terre rouge ferrugineuse et friable, d'épaisseur variable et à laquelle sont mêlés des schistes décomposés. Le mineur rencontre alors une épaisse couche de sable fin qui déjà contient de la poudre d'or et qui précède immédiatement le conglomérat aurifère. Cette couche, principalement formée de schistes argileux et de quartz, contient l'or en pépites et en poudre fine ; son épaisseur peu variable, est de 50 à 60 centimètres. Dans la plupart des placers de l'intérieur que nous avons visités, les puits sont reliés entre eux par des galeries souterraines.

Les malinkés savent parfaitement distinguer les différents minéraux qui entrent dans la composition de la couche aurifère : c'est ainsi qu'ils appellent Kourougné, le quartz ; Kélemfata, le schiste ; Konafata, le schiste décomposé ; Nalo, l'argile ; Kéniekourou, le grès ; Kayamago, la pyrite, etc. Enfin, ils prétendent suivre dans chaque mine la direction du filon qu'ils appellent Sanonsila « le chemin de l'or ».

Les principales exploitations aurifères du Bambouck sont :

Dans le cercle de Kayes : Sollan (province de Tamba-Oura à une dizaine de kilomètres de Diokéba sur le tracé de Thiès à Talary) ; Diangounté, Kéniéba.

Dans le cercle de Bafoulabé : Sékoto et Sondon Dialla (Diébédougou).

Enfin, c'est dans le cercle de Satadougou et dans les provinces du Sintédougou et du Ouorodougou que se trouvent les exploitations les plus prospères : les mines de Dialaférendi ont été les plus fréquentées de tout le Bambouck en 1907. L'exploitation y présente cette particularité que ce n'est plus seulement la terre aurifère qui est recueillie et lavée avec soin, mais de préférence le quartz aurifère qui est concassé par les femmes dans des mortiers avec des pilons en bois dur afin d'en extraire les pépites et la poudre d'or.

Il faut aussi citer les mines de Sogondo, à 40 kilom. à l'est de Satadougou, celles de Témékouré, de Kéniéba, de Daguia, où des centaines et quelquefois des milliers d'indigènes se rassemblent chaque année ; celles de Satadougou même ont été très fréquentées cette année ; celles de Diabarou, de Sanougou, de Sansankoto, de Nafadié, figurent aussi parmi les plus riches.

Tous ces centres miniers, de beaucoup les plus importants, sont situés non sur la Falémé ni sur les marigots qui y affluent, mais à l'intérieur du pays et le plus souvent au pied de la chaîne du Tamba-Oura. L'eau est puisée dens les excavations creusées les années précédentes ; elle doit être transportée sur place toutes les fois qu'une exploitation nouvelle est entreprise.

Des milliers d'indigènes se rassemblent chaque année sur ces placers de l'intérieur et l'exploitation dure de janvier à mai ; un assez grand nombre de mineurs passent même l'hivernage sur les

MINES D'OR DU BAMBOUK

campements aurifères et continuent leurs recherches durant cette période. Les habitants de la région ne sont pas les seuls à fréquenter les placers; il en vient de tous les pays avoisinants et le nombre des mineurs est ainsi sensiblement augmenté.

Une véritable fièvre de l'or domine tout ce monde. De nombreux traitants de Kayes, de Médine, de Bafoulabé, de Bakel viennent sur place écouler leurs marchandises et acheter de l'or en échange. C'est ainsi que de véritables marchés où figurent à la fois des marchandises européennes et des produits du pays, mil, harité, tabac, etc... se trouvent installés sur les placers. Les prix y sont plus élevés que partout ailleurs et les achats s'y font contre or.

Dans toute cette région, l'or est pesé dans des trébuchets en métal que fabriquent les forgerons. Les poids employés sont les graines de tali pour représenter la valeur de 2 fr. 50; de bagana (0 fr. 50) et de guélinkesse (0 fr. 25). Les graines de chacune de ces essences jouissent de la réputation d'être égales et constantes dans leur poids.

L'or est acheté à Satadougou et sur les placers à raison de 10 fr. le gros (3 gr. 816). On sait que sa valeur en France est de 3 fr. 10 à 3 fr. 20 le gramme. Mais les quantités importées en Europe sont infimes par rapport à la production. Les maisons de commerce elles-mêmes trouvent intérêt à le convertir en bijoux pour le revendre dans les grands centres de la Colonie ; principalement à Dakar et dans les villes de la côte où sa valeur entre indigènes varie de 14 à 16 fr. le gros.

A combien faut-il estimer la production totale d'or de tout le Bambouck? Toute évaluation à ce sujet ne saurait être que très approximative. Néanmoins nous resterons certainement au-dessous de la vérité en évaluant à 20.000 le nombre d'indigènes qui, de janvier en mai, c'est-à-dire pendant quatre mois de l'année, se livrent au travail de l'or; mais en tenant compte de la journée de repos hebdomadaire que prennent le vendredi les mineurs, nous compterons seulement cent journées de travail dans la saison. D'autre part, bien que le bénéfice des chercheurs d'or soit extrêmement variable, on peut admettre que le rendement moyen de la

journée de travail est au minimum de 1 fr. par indigène (il a été évalué ailleurs à 1 fr. 50 et même à 2 fr.). Dans ces conditions cependant la production totale ne serait pas inférieure à 2 millions [1].

1. Les quelques changeurs établis à Satadougou achètent à eux seuls chaque année de 80 à 100,000 fr. d'or.

CONCLUSIONS

Nous avons écarté avec soin de cette étude toute considération technique et nous nous en sommes constamment tenu à n'envisager que le côté purement économique de la question.

A ce seul point de vue nous avons cru pouvoir poser en principe dès le début que le Thiès-Talary, du fait qu'il réduirait d'en-

Vue de Bamako.

viron 70 kilomètres la distance totale à parcourir de la côte au Niger, contribuerait plus largement que le Thiès-Kayes à la mise en valeur des territoires du Soudan. La voie ferrée Thiès-Talary, plus libre de ses tarifs que ne pourrait l'être la voie Thiès-Kayes, puisque redoutant moins que cette dernière la concurrence du fleuve Sénégal, qui cependant conserverait sa zone d'influence propre, aurait à assurer non plus seulement une partie, mais la

presque totalité des transports que nécessitera le trafic croissant de la riche vallée du Niger [1].

Nous nous sommes particulièrement attaché à fournir les éléments susceptibles de permettre d'apprécier l'intérêt local présenté par chacune des régions que traversera dans l'un ou l'autre cas, la future voie ferrée, de Thiès à son point de jonction avec la ligne du Soudan. A ce point de vue le Thiès-Talary est aussi plus avantageux que le Thiès-Kayes : non seulement les pays traversés sont plus riches et possèdent d'autres éléments de trafic, mais encore la population placée dans la zone d'influence du nouveau tracé est d'un tiers environ supérieure à celle sur laquelle le Thiès-Kayes pourrait prétendre exercer son action.

En effet, en admettant même que la population accusée par les recensements ne soit pas inférieure à la réalité, on obtient pour chacun des tracés les chiffres suivants :

		Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Kayes	Population comprise dans la zone d'influence du Thiès-Talary
De Thiès à Tamba-Counda	Baol, Sine, Hte-Saloum.	224.741	247.362
	Niani-Ouli..... ...	15.164	19.122
De Tamba-Counda à la Falémé	Goye supérieur.....	3.364	»
	Boundou.....	14.367	14.367
	Haute-Gambie.....	»	25.000
De la Falémé au point de jonction avec la ligne de Kayes au Niger (Bambouck)	Cercle de Kayes.....	31.164	31.164
	— de Bafoulabé...	»	26.982
	— de Satadougou .	»	36.591
		288.800 hab.	400.588 hab.

1. Il est intéressant de noter ici que le chemin de fer de Kayes au Niger a transporté en 1906, c'est-à-dire dès la seconde année d'exploitation depuis l'achèvement complet de la ligne, 10.838 tonnes de marchandises à l'importation et 8.176 tonnes de produits à l'exportation. Les quantités exportées se décomposent comme suit :

Arachides.....	1.802.000 kil.
Caoutchouc.....	840.000
Ivoire.....	16.100
Maïs.....	1.518.000
Riz.....	2.280.000
Karité.....	40.200
Gomme.....	125.000
Peaux sèches.....	29.000
Produits divers.....	1.526.000
soit bien.....	8.176.300 kil.

Indépendamment de ces avantages et au point de vue plus spécial du prix auquel pourraient être effectués les transports, la ligne de Dakar au Niger par Talary paraît devoir se trouver en situation approchante de l'égalité avec la ligne de Conakry au Niger prolongée vers Bamako; au contraire la ligne de Dakar au Niger par Kayes serait sous ce rapport en situation d'infériorité manifeste vis-à-vis de la ligne de la Guinée.

Au point de vue économique le tracé Thiès-Talary nous paraît donc supérieur au tracé Thiès-Kayes ; mais faut-il en conclure que par cela même il est le plus avantageux, le seul possible ? Bien des objections sans doute peuvent encore être présentées : Ainsi et précisément en raison de l'intérêt qui s'attache à desservir le Soudan par la voie la plus courte, on est naturellement amené à se demander s'il n'y aurait pas intérêt, afin de bénéficier d'une nouvelle réduction sur le parcours total, à ne se relier qu'à Kita à la voie existante. A divers points de vue, en effet, il semble que la variante Tamba-Counda-Kita, bien que nécessitant la construction de près de 200 kilomètres de voie ferrée en plus, présenterait de très réels avantages : un fait indiscutable, en tous cas, c'est que le pays est d'autant plus riche et peuplé que l'on approche davantage du Fouta D'jallon [1].

1. Nous avons émis l'opinion au début de cette étude que les chiffres de population accusés par les recensements étaient inférieurs à la réalité : Cette hypothèse vient d'être confirmée dans la province de Boundou où un dernier recensement à fait ressortir une majoration de 4.500 habitants pour une population totale de 14.367 habitants.

NOTA. — Nous avons fait figurer en annexe un tableau des importations et des exportations du Sénégal et Haut-Sénégal-Niger durant l'année 1906, ainsi qu'un tableau général indiquant la progression du commerce de 1897 à 1907 dans ces Colonies (Voir pages 260-261-262).

ANNEXES

Sénégal. — Haut Sénégal et Niger

ANNÉE 1906

IMPORTATIONS — EXPORTATIONS

TABLEAU GÉNÉRAL DU COMMERCE DE 1897 à 1907

SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER

ANNÉE 1906 — EXPORTATIONS

	Espèces des unités	Quantités	Valeurs en francs	
1re SECTION Matières animales				
Animaux vivants	tête	158.737		
— non dénommés	kilos	4.560	205.685	
Produits et dépouilles d'animaux de moutons, chèvres	unité	19.374		
Foliotocoles	—	136	238.097	
Peaux d'oiseaux préparées	—	356.921		
Produits et dépouilles d'animaux,	kilos	203.643		
Pêches		25.495	7.475	
Substances propres à la médecine et à la parfumerie	—	»		
Matières dures à tailler : dents d'éléphant	kilos	21.052	233.438	684.695
2e SECTION Matières végétales				
Farineux alimentaires	—	419.968	59.686	
Fruits et graines	—	101.553.806	25.185.612	
Denrées coloniales	—	27.946	33.001	
Huiles et sucs végétaux	-	4.698.310	7.160.978	
Espèces médicinales	—	125	27	
Bois	stère	143.035	15.725	
Teintures et tanins	kilos	26	5	
Produits et déchets divers	—	12.330	1.681	
Filaments, tiges et fruits à ouvrer	—	28.350	6.537	
Boissons	litre	8.193	5.663	32.468.927
3e SECTION Matières minérales				
Marbres, pierres, terres combustibles, minéraux	kilos	554.441.357	1.665.706	
Métaux	— (1)	886.442.233	503.355	2.169.061
				35.322.683
4e SECTION — Fabrications				
Produits chimiques	kilos	146.741	4.501	
Teintures préparées	—	»	»	
Couleurs	—	464	284	
Compositions diverses	—	6.959	14.898	
Poteries	—	126	87	
Verres et cristaux	—	2.092	4.000	
Fils	—	2.196	8.207	
Tissus — Guinées de l'Inde française. Filatures 1	pièce	401		
Tissus — Autres 400	kilos	52.814	120.705	
401				
Papier et ses applications	—	3.286	5.854	
Peaux et pelleteries ouvrées				
Babouches indigènes	paire	210		
Peaux et pelleteries	kilos	5.906	18.017	
Ouvrages en métaux	—	144.203	141.398	
Armes de commerce à feu	nombre	1.052		
Armes, poudres et munitions	kilos	5.250	27.031	
Meubles	—	566	1.250	
Ouvrages en bois	-	9.118	2.197	
Instruments de musique	—	335	660	
Ouvrages de sparterie et de vannerie	—	1.076	253	
Ouvrages en matières diverses	—	36.380	46 776	392.058
Totaux	.....	.....	.....	35.718.741

1. Or brut de Calam 145.233 grammes, 435.699 francs.

SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER
ANNÉE 1906 — IMPORTATIONS

	Espèces des unités	Quantités	Valeurs en francs	
1re SECTION Matières animales. Animaux vivants.				
Animaux vivants	nombre	904		
— non dénommés	kilos	3.777	24.530	
Produits et dépouilles d'animaux	—	480.426 (1	795.611	
Pêches	—	70.063	106.128	
Substances propres à la médecine et à la parfumerie	—	159	1.942	
Matières dures à tailler	—		63	928.174
2e SECTION Matières végétales.				
Farines alimentaires	—	19.148.214	4.592.216	
Fruits et graines: Noix de coco	nombre	51.070	2.227.561	
Fruits et graines: —	kilos	860.701		
Denrées coloniales	—	5.430.184	3.580.751	
Huiles et sucs végétaux	—	1.626.900	1.135.508	
Espèces médicinales	—	16.647	16.918	
Bois	stère	17.476.521	1.172.742	
Filaments, tiges et fruits à ouvrer	kilos	17.514	7.235	
Teintures et tanin	—	1.914	271	
Produits et déchets divers	—	1.036.600	421.813	
Boissons	—	4.330.995	3.238.993	9.674.531
3e SECTION Matières minérales.				
Marbres, pierres, terres, combustibles, minéraux	—	123.237.648	4.816.149	
Métaux	—	1.750.759.101 kgr.	781.352	5.597.501
4e SECTION Fabrications.				
Produits chimiques	—	4.597.733	320.512	
Teintures préparées	—	17	6	
Couleurs	—	287.396	520.219	
Compositions diverses	—	1.524.331	1.360.725	
Poteries	—	300.414	139.562	
Verres et cristaux	—	224.065	359.192	25.770.717
Fils	kilos	562.873	1.342.999	
Tissus: Guinées de l'Indo-Chine	pièce	925.222		
Tissus: Autres	kilos	3.811.742	20.666.830	
Papier et ses applications	—	285.182	471.585	
Peaux, babouches et pelleteries indigènes	paire	100.264	715.362	
Peaux et pelleteries ouvrées	kilos	97.119		
Ouvrages en métaux	—	3.985.364	3.167.036	
Armes, poudres et munitions	—	493.585	734.016	
Meubles	—	95.950	103.194	
Ouvrages en bois	—	1.017.643	301.866	
Instruments de musique	—	5.516	19.897	
Ouvrages de sparterie et vannerie	—	30.703	44.269	
Ouvrages en matières diverses	—	747.844	1.248.417	394.953
				54.165.670

1. Viandes salées : Porc et bœuf 23.000 k. ; jambon 19.400 k. ; conserves 90.000 k. ; suif et saindoux 13.300 k. ; beurre et fromages 95.500 k. ; autres 2.426 k.

TABLEAU GÉNÉRAL DU COMMERCE

DU SÉNÉGAL, HAUT-SÉNÉGAL ET NIGER

De 1896 à 1905

Années	Importations de marchandises				Exportations de marchandises et produits du cru ou importées				Totaux généraux
	françaises venant		étrangères venant de France et de l'étranger	Totaux	pour la France	pour les colonies françaises	pour l'étranger	Totaux	
	de France	des colonies françaises							
1896	France —	France —	France —	France —	France —	France —	France —	France —	France —
1898	13.631.000	2.307.785	14.610.189	20.578.974	16.119.665	3.383.058	6.674.532	25.177.255	55.756.229
1899	20.235.530	3.692.401	15.629.917	39.558.848	15.247.785	164.523	4.561.622	19.973.930	59.532.778
1900	17.850.750	2.895.247	14.817.288	35.563.285	24.169.899	84.545	5.709.698	29.964.142	65.527 427
1901	27.880.284	2.817.593	20.847.706	52.545.583	19.886.460	76.910	6.371.710	26.335.020	78.880.603
1902	18.233.558	2.210.180	15.426.299	35.870.037	19.700.403	66.522	5.795.856	25.562.781	61.432.818
1903	25.800.310	2.809.334	23.053.352	51.662.996	29.217.602	58.843	1.353.567	40 630.012	92.293.008
1904	25.785.330	3.026.239	21.035.070	49.846.739	19.928.255	199.082	19.793.556	29.920.893	79.767.632
1905	26.679.567	3.784.900	22.850.311	53.314.778	17.043.507	236.528	7.284.320	24.564.355	77.879.133
1906	27.134.545	4.108.437	22.922.688	54.165.670	25.920.160	125.567	9.673.014	35.718.741	89.884.411
1907	30.895.824	3.458.823	20.341.759	54.696.466	32.681.353	265.738	10.911.759	43.858.850	98.555.256

TABLE DES MATIÈRES

Exposé du sujet 9

Étude comparative des tracés Thiès-Kayes et Thiès-Talary au point de vue de l'intérêt local des régions traversées.

I. Aperçu général sur le pays 15

II. Zone d'influence respective des tracés Thiès-Kayes et Thiès-Talary .. 23

III. Situation économique 27

1° Baol, Sine, Haut-Saloum et Ferlo Méridional 27

2° Niani-Ouli 37

3° Boundou 57

4° Haute-Gambie 80

5° Bambouck 104

Conclusions 113

Annexes 117

CARTES HORS TEXTE

Croquis d'ensemble 18

Chemin de fer de Thiès au Soudan 22

Mines d'or du Bambouck 110

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS

Librairie Maritime et Coloniale.

AUGUSTIN CHALLAMEL, EDITEUR

17, RUE JACOB, PARIS

OUVRAGES SUR LES COLONIES

L'ALGÉRIE — L'ORIENT

CARTES DES COLONIES FRANÇAISES

Publications du Ministère des colonies à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900

Ouvrages de l'Institut Colonial internationnal de Bruxelles et de la Société d'Etudes coloniales de Belgique.

Publications de l'Exposition Nationale Coloniale de Marseille.

BIBLIOTHÈQUE D'AGRICULTURE TROPICALE

PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

La Revue Coloniale.

Explorations. — Missions. — Études géographiques et historiques
(Publication du Ministère des Colonies).
Un numéro de 68 pages tous les mois.
Abonnement annuel..... 15 francs.

L'Agriculture pratique des pays chauds.

Bulletin mensuel du Jardin colonial et des Jardins d'essai des colonies.
Un numéro de 88 pages avec illustrations tous les mois.
Abonnement annuel..... 20 francs.

Le catalogue est envoyé franco sur demande.

MACON, PROTAT FRÈRES, IMPRIMEURS.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

HE
3425
R5

Riembau, Frederic
De Dakar au Niger

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 22 04 12 026 4